

Slutrapport

Ekonomiskt stöd till utvärdering av lokalt brottsförebyggande arbete

Det sker mycket brottsförebyggande arbete runtom i landet, både som projekt och i den löpande verksamheten. Några av dessa insatser har utvärderats med hjälp av ekonomiskt stöd från Brottsförebyggande rådet (Brå).

Brå publicerar ett urval av slutrapporterna på myndighetens webbplats för att sprida kunskap om goda exempel och hjälpa andra aktörer i deras brottsförebyggande arbete. Det här är en sådan rapport.

För sakuppgifter och slutsatser i dessa rapporter står respektive författare eller organisation.

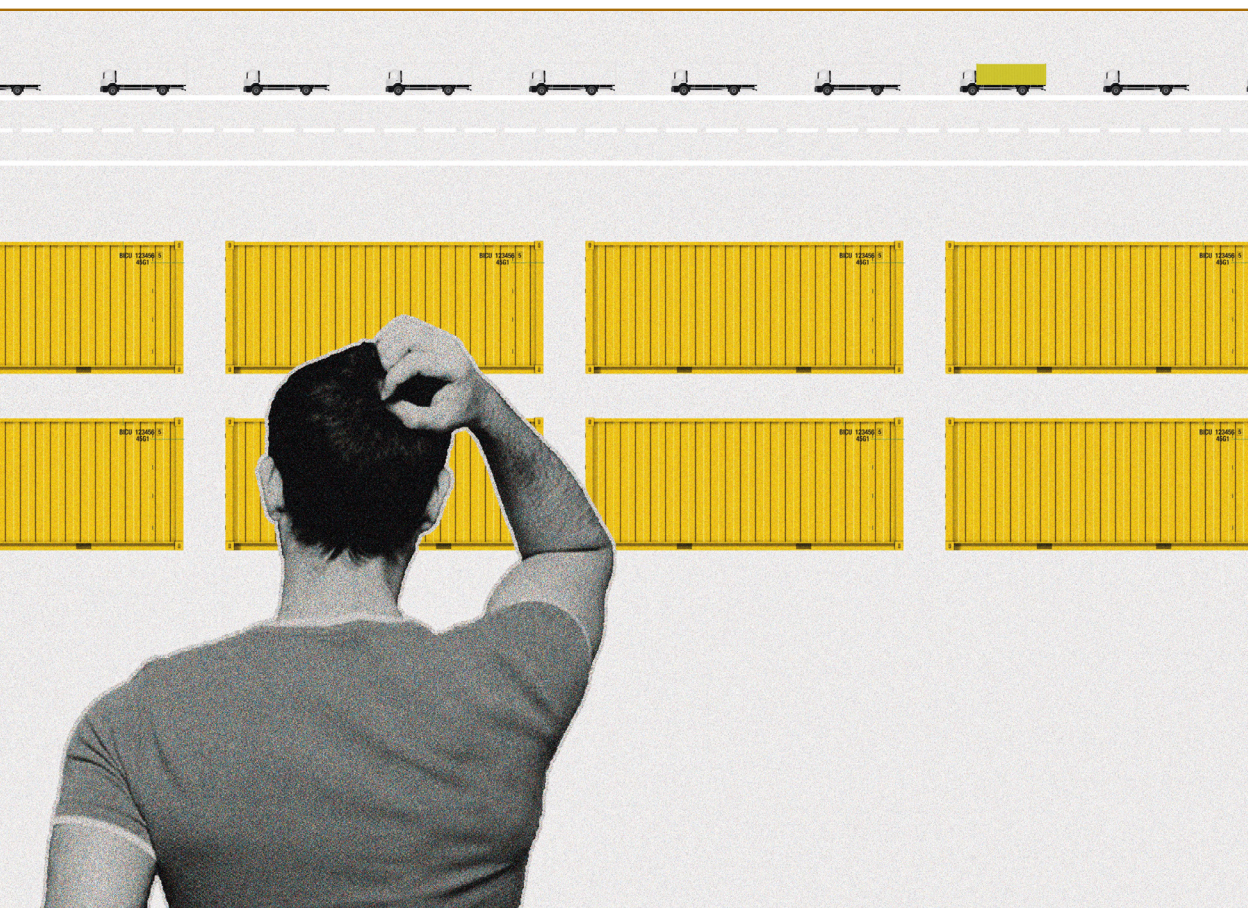
Fler rapporter finns att ladda ner på www.bra.se/ekostod

Utvärderad med stöd från: **brå**

Inte i min last!

Anna Sonander & Maria Thysell

Research Report in Sociology of Law 2023:3



Anna Sonander & Maria Thysell

Inte i min last!

Utvärdering av en e-utbildning emot narkotikasmuggling
inom transportsektorn

SOCIOLOGY OF LAW
LUND UNIVERSITY

För en komplett förteckning över bokutgivningen vid
Rättsociologiska institutionen, Lunds universitet,
se slutet av boken

Research report in Sociology of Law 2023:3. Lund University.

Copyright Anna Sonander, Maria Thysell, Brottsförebyggande rådet

& Länsstyrelsen Skåne

Editors Anna Sonander & Maria Thysell

Grafisk design Infografen/Desktop

Typesetting Erik Lindholm

Produktion Media-Tryck

Omslagsbild Sofia Thysell

Print Media-Tryck, Lund University, Lund, Sweden 2023

ISBN Tryck: 978-91-8039-797-1

PDF: 978-91-8039-798-8

ISSN 1404-1030

Publishing and distribution

Media-Tryck

Lund University

Box 117

SE-221 00 Lund, Sweden

E-post bookorder@service.lu.se • www.mediatryck.lu.se



Media-Tryck är ett svanen-
märkt tryckeri. Läs mer
om vårt miljöarbete på
www.mediatryck.lu.se

MADE IN SWEDEN ■■

Förord

Vi vill tacka Brottsförebyggande rådet och Länsstyrelsen Skåne som finansierat denna utvärdering. Vi riktar ett särskilt tack till Hanna Mann på Länsstyrelsen Skåne och Erik Ehn Blomgren och Mariette Gunnarsson på Sydsvenska Handelskammaren för ett gott samarbete.

Vi vill också tacka informanterna från Tullverket, Polisen och det företag som medverkat vid framtagandet av utbildningen, liksom de utbildningsdeltagare som delat med sig av sin tid och sina tankar när de besvarat enkäten och deltagit i intervjuer.

Vi hoppas att denna rapport kan underlätta kommande brottsförebyggande insatser emot narkotikasmuggling, både i Skåne och på andra platser, och därigenom utgöra en liten pusselbit på vägen mot ett narkotikafritt samhälle.

Lund i augusti 2023

Anna Sonander & Maria Thysell

Innehållsförteckning

Förord.....	3
Sammanfattning.....	6
Förkortningar.....	8
1. Inledning	9
Rapportens kontext och syfte.....	9
Bakgrund	11
Disposition.....	20
2. Om studieobjektet: <i>Inte i min last!</i>	21
Framtagande.....	21
Innehåll	22
Utbildningens målgrupp.....	24
3. Teoretiska utgångspunkter	27
Rättssociologi – vad är det?	27
Normmodellen	29
Rutinaktivitetsteorin och situationell brottsprevention.....	33
4. Metod och material	35
Befintligt material.....	35
Enkäten	35
Intervjuer	36
Etiska överväganden	38
Metodreflektioner.....	39
5. Resultat.....	41
Utbildningsdeltagare	41
Vilja	42
Kunskap	46
Möjlighet	50

6. Diskussion	62
Kan utbildningen öka arbetet emot narkotikasmuggling och benägenheten att tipsa Tullverket?	62
Utbildningens bidrag till situationell brottsprevention	63
Kvarstående hinder och utbildningens begränsningar	65
Vägen framåt	66
Bilagor	68
Bilaga 1: enkät	68
Bilaga 2: kontaktmejl till tjänstepersoner som avslutat utbildningen	69
Bilaga 3: intervjuguide till informantintervju	70
Bilaga 4: kontaktmejl till tjänstepersoner som avslutat utbildningen och uppgett intresse för att delta i intervju	72
Bilaga 5: intervjuguide till intervju med tjänstepersoner som avslutat utbildningen	73
Referenser	77

Sammanfattning

I denna rapport, som författats på Rättsociologiska institutionen vid Lunds universitet på uppdrag av Länsstyrelsen Skåne, utvärderas en e-utbildning som ämnar förebygga narkotikasmuggling i transportsektorn. Denna e-utbildning – som kallas *Inte i min last!* – har tagits fram inom en regional samverkansöverenskommelse mellan Länsstyrelsen Skåne, Sydsvenska handelskammaren, Kriminalvården, Polisen, Region Skåne, Skånes Kommuner och Tullverket. Utvärderingens syfte är att bedöma om det kan vara effektivt att låta företag inom transportsektorn delta i denna e-utbildning för att öka deras arbete emot narkotikasmuggling och deras benägenhet att tipsa Tullverket.

Med avstamp i den rättsociologiska normmodellen och rutinaktivitetsteorin analyseras utbildningens potential. Det huvudsakliga materialet utgörs av enkät- och intervjustudier.

Det samlade materialet tyder på att det finns goda förutsättningar för att e-utbildningen *Inte i min last!* ska fungera som ett effektivt verktyg för att öka transportföretagens arbete emot narkotikasmuggling och tjänstepersonernas benägenhet att tipsa Tullverket. För det första pekar utvärderingens material på att en stor del av tjänstepersonerna inom transportsektorn som deltagit i vår studie och många företag är *motiverade* att arbeta emot narkotikasmuggling och att tipsa Tullverket. Materialet tyder också på att utbildningen i stor utsträckning har ökat motivationen att arbeta emot narkotikasmuggling och att tipsa Tullverket. För det andra beskriver materialet att *kunskapsnivån* gällande narkotikasmuggling bland transportföretag stundom är bristfällig. Utbildningen tycks ha förmågan att höja kunskapsnivån bland de deltagare som genomgått den. Efter utbildningen uppger alla utbildningsdeltagare som besvarat enkäten att de vet var de ska vända sig om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid. För det tredje tyder materialet på att transportföretag och deras tjänstepersoner i stort utsträckning har *möjlighet* att arbeta emot narkotikasmuggling och att detta arbete kan bidra till att lösa utmaningen med mängden gods i relation till antalet tjänstepersoner på Tullverket.

Vi identifierar tre sätt som utbildningen *Inte i min last!* kan fungera situationellt brottsförebyggande på, tack vare att den bidrar till att öka transportföretagens arbete

emot narkotikasmuggling och tjänstepersonernas benägenhet att tipsa Tullverket. Utbildningen har potential att göra lämpliga brottsobjekt mindre synliga, minska tillgängligheten på lämpliga brottsobjekt och – inte minst – bidra till en ökad kontroll.

Med detta sagt finns det fortfarande hinder i arbetet emot narkotikasmuggling i transportsektorn som utbildningen inte kommer åt. Vissa av dessa hinder skulle kunna åtgärdas genom att utbildningen förfinas, medan andra hinder kräver ytterligare åtgärder.

Förkortningar

AEO: Authorised Economic Operator

ANDTS: alkohol, narkotika, dopning, tobak och spel om pengar

Brå: Brottsförebyggande rådet

CAN: Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning

COM-B-modellen: Capability, Opportunity, Motivation och Behaviour-modellen

Efus: European Forum for Urban Security

EMCDDA: European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction

Empact: EU Policy Cycle

EU: Europeiska unionen

EUCPN: European Crime Prevention Network

GDPR: dataskyddsförordningen

ICPC: International Centre for the Prevention of Crime

SCB: Statistiska centralbyrån

SMT: samverkan mot tullbrottslighet

SNI: standard för svensk näringsgrensindelning

SoL: socialtjänstlagen

VIVA: value, inertia, visibility, access

1. Inledning

I detta kapitel beskrivs först rapportens kontext och syfte. Därefter ges en bakgrund till ämnesområdet. Slutligen presenteras en överblick av utvärderingens återstående upplägg.

Rapportens kontext och syfte

I föreliggande avsnitt beskrivs Sveriges nationella strategi för arbetet emot narkotika. Därefter introduceras den regionala skånska överenskommelsen emot narkotika som denna utvärdering är knuten till. Slutligen presenteras rapportens syfte och frågeställning.

Sveriges nationella ANDTS-strategi

Sverige har en nationell strategi för alkohol, narkotika, dopning, tobak samt spel om pengar (ANDTS-strategin). Denna strategi utgör en del av folkhälsopolitiken och fastslår en inriktning för hur samhället ska arbeta med dessa frågor, både med avseende på genomförande, samordning och uppföljning. Här beskrivs också målen för ANDTS-politiken: att minska alkoholens medicinska och sociala skadeverkningar; *ett narkotikafritt samhälle*; ett samhälle fritt från dopning; att minska allt tobaksbruk och förhindra att minderåriga börjar använda tobak; samt en sund och säker spelmarknad under offentlig kontroll. Den nationella strategin formulerar därtill prioriterade områden i anslutning till målen. Ett av de prioriterade områdena är motverkande av införsel och illegal handel med ANDTS-produkter och substanser (Socialdepartementet 2021, s. 9–13, 33).

För att uppnå dessa mål behöver statliga myndigheter, regioner, kommuner, näringsliv och civilsamhällets organisationer samverka. Folkhälsomyndigheten ansvarar för att samordna ANDTS-arbetet. Andra centrala statliga aktörer är Kriminalvården, Polismyndigheten, Spelinspektionen, Statens institutionsstyrelse,

Statens skolverk, Socialstyrelsen, Trafikverket och Tullverket. (Socialdepartementet 2021, s. 14–15).

En regional samverkansöverenskommelse emot narkotika

På regional nivå är länsstyrelserna ansvariga för samordningen (Socialdepartementet 2021, s. 14–15). I Skåne har sju aktörer – Länsstyrelsen Skåne, Sydsvenska handelskammaren, Kriminalvården, Polisen, Region Skåne, Skånes Kommuner och Tullverket – gått samman för att utveckla arbetet emot narkotika under åren 2021 – 2023. Dessa aktörer fokuserar på det förebyggande arbetet. Projektet som kallas *Skåne tillsammans mot narkotika* utgår från arbetsgrupper som jobbar med olika teman: minskat inflöde av narkotika; öppna drogsener; tidigare upptäckt av problem av personer som möter barn och ungdomar; samt ökad samverkan kring unga vuxna (Länsstyrelsen Skåne *et al* 2020).

Denna utvärdering är knuten till den första av dessa arbetsgrupper – minskat inflöde av narkotika. Här ingår Länsstyrelsen Skåne, Polisen, Sydsvenska handelskammaren och Tullverket. I samverkansöverenskommelsen konstaterar dessa aktörer att en stor del av den narkotika som konsumeras i Norden smugglas in via Skåne, exempelvis över Öresundsbron, över havet och genom post. En av arbetsgruppens uppgifter är att utveckla en utbildning som förebygger smuggling av narkotika. Denna har tagit formen av en e-utbildning som riktar sig till transportsektorn (Handelskammaren u.å.). Målet med e-utbildningen är att öka medvetenheten om företagets roll i smuglingskedjan samt att ge dem verktyg för att uppmärksamma misstänkt beteende och tipsa Tullverket (Länsstyrelsen Skåne *et al* 2020, s. 4–5).

Syfte och frågeställning

Föreliggande rapport syftar till att utvärdera utbildningen *Inte i min last!* och avser besvara den övergripande frågeställningen: *kan det vara effektivt att låta tjänstepersoner i transportsektorn¹ delta i e-utbildningen 'Inte i min last!' för att öka deras arbete emot narkotikasmuggling och deras benägenhet att tipsa Tullverket?* Denna övergripande frågeställning kan delas in i delfrågor:

1. Kan deltagande i e-utbildningen *Inte i min last?* öka motivationen att motverka narkotikasmuggling och kunskapen om hur man gör det hos transportsektorn?

¹ I kapitel 2. Om studieobjektet: *Inte i min last!* preciseras vilka tjänstepersoner inom transportsektorn som utbildningen riktar sig till.

2. Finns det andra faktorer som påverkar arbetet emot narkotikasmuggling i transportsektorn?
3. Kan e-utbildningen *Inte i min last!* medverka till situationell brottsprevention i transportsektorn?

Frågeställningarna besvaras med hjälp av befintligt material (såsom tidigare forskning och rapporter), en enkät (med tjänstepersoner som avslutat e-utbildningen) och intervjuer (med personer som genomfört e-utbildningen och informanter från Tullverket, Polisen och en tjänsteperson från ett företag som medverkat vid framtagandet av utbildningen). Analysen tar utgångspunkt i en rättssociologisk normmodell som menar att det krävs vilja (V), kunskap (K) och möjlighet (M) för att förändra ett beteende (Hydén 2002; Wickenberg 1999). Materialet tolkas sedan i ljuset av rutinaktivitetsteorin.

Om utbildningen visar sig vara effektiv kan den spridas till andra geografiska områden som har problem med en hög införsel av narkotika såsom Blekinge, Göteborg och Stockholm. Utvärderingen genomförs av Rättssociologiska institutionen vid Lunds universitet. Projektet finansieras av Brottsförebyggande rådet (Brå) och Länsstyrelsen Skåne.

Bakgrund

I detta avsnitt introduceras ämnesområdet narkotika och brottsförebyggande arbete.

Narkotika

I denna del definieras först det centrala begreppet narkotika. Därefter ges en bakgrund om narkotikaanvändningen i, och narkotikasmugglingen till, Sverige.

Vad är narkotika?

I Narkotikastrafflagen 8 § definieras narkotika som:

läkemedel eller hälsofarliga varor med beroendeframkallande egenskaper eller euforiserande effekter eller varor som med lätthet kan omvandlas till varor med sådana egenskaper eller effekter och som 1. på sådan grund är föremål för kontroll enligt en internationell överenskommelse som Sverige har biträtt, eller 2. av regeringen har förklarats vara att anse som narkotiska enligt lagen (SFS 1968:64).

De substanser som klassas som narkotika listas i Läkemedelsverkets föreskrifter. Nya substanser tillkommer löpande (Läkemedelsverket u.å.).

Narkotikastrafflagens 1 § anger att den som olovligen överlåter narkotika; framställer narkotika som är avsedd för missbruk; förvärvar narkotika i överlåtelssyfte; anskaffar, bearbetar, förpackar, transporterar, förvarar eller tar annan sådan befattning med narkotika som inte är avsedd för eget bruk; bjuder ut narkotika till försäljning, förvarar eller befordrar vederlag för narkotika, förmedlar kontakter mellan säljare och köpare eller företar någon annan sådan åtgärd, om förfarandet är ägnat att främja narkotikahandel; eller innehar, brukar eller tar annan befattning med narkotika, kan dömas till fängelse i högst tre år (SFS 1968:64). År 2020 utgjordes en fjärdedel av alla lagföringar av brott brott mot narkotikastrafflagen. Antalet narkotikabrott som upptäcks antas vara en konsekvens av myndigheternas arbete, snarare än bruket (och handeln) i sig. I nuläget uppskattas det att endast enstaka promille av konsumtionen anmäls (Trygghetsberedningen 2021).

Narkotika kan delas in i fyra grupper: cannabis (exempelvis marijuana och hasch), centralstimulerande narkotika (exempelvis kokain och amfetamin), opioider (exempelvis fentanyl, tramadol och heroin) och hallucinogener (exempelvis LSD och psilocybin). Av dessa är cannabis vanligast förekommande (Statens folkhälsoinstitut 2020, s. 13). Observera att vissa läkemedel är narkotikaklassade. Om dessa används utan recept eller i högre dos än den som föreskrivits av läkare betraktas det som olovlig narkotikaanvändning (CAN 2020).

Narkotikaanvändning

Användningen av, och tillgången till, narkotika i Sverige stiger: sedan 2012 har antalet anmälda narkotikabrott gått upp med 25 procent (Brå 2022a). År 2021 anmäldes 118 000 narkotikabrott i Sverige. Majoriteten av dessa gällde innehav av narkotika eller eget bruk av narkotika. I ett internationellt perspektiv ligger narkotikaanvändningen i Sverige emellertid lågt – konsumtionen är betydligt lägre än i exempelvis USA och många andra europeiska länder (CAN 2019; Statens folkhälsoinstitut 2020, s. 41).

Omkring 23 procent av männen och 12 procent av kvinnorna i åldersgruppen 15–64 år i Sverige har använt illegal narkotika (exklusive narkotikaklassade läkemedel) någon gång i sitt liv. Därutöver har 4 procent av männen och 8 procent av kvinnorna någon gång använt narkotikaklassade eller beroendeframkallande läkemedel utan läkarordination eller i större omfattning än läkaren ordinerat. Narkotika används oftare av personer med låg socioekonomisk position (baserat på indikatorerna utbildning, inkomst och sysselsättning). På gruppnivå kan man även konstatera att unga män har störst andel regelbundet illegalt narkotikabruk (exklusive

narkotikaklassade läkemedel). Det är däremot en större andel kvinnor än män som använt narkotikaklassade läkemedel som inte ordinerats av läkare, eller i en större omfattning än vad läkaren föreskrivit (Folkhälsomyndigheten 2022; Statens folkhälsoinstitut 2020, ss. 12).

I Region Skåne uppger 14 procent av de vuxna att de någon gång använt cannabis och 5,5 procent av de vuxna uppger att de någon gång provat någon annan typ av narkotika än cannabis. På gruppnivå i Skåne är det fler män än kvinnor som använder narkotika, fler yngre än äldre och fler med eftergymnasial än med förgymnasial utbildning. Narkotikaanvändningen påverkas även av geografisk placering. I Lund och Malmö är det till exempel en högre andel som provat cannabis jämfört med regionen i övrigt, samtidigt som det är vanligare med användning av narkotikaklassade läkemedel utan läkares ordination i Tomelilla, Örskällunga, Hörby och Burlöv (Region Skåne 2020).

Narkotikabruk är förknippat med hälsorisker. Antalet narkotikarelaterade vårdtillfällen har ökat och utgör omkring 1,4 procent av samtliga vårdtillfällen. Vidare är dödligheten hög i gruppen. Antalet förlorade friska år till följd av sjukdom eller för tidig död på grund av narkotikaanvändning uppskattades år 2010 till 32 000 för män och 8 000 för kvinnor i Sverige. Detta motsvarar 1,8 och 0,7 procent av Sveriges totala sjukdomsbörda (Folkhälsomyndigheten 2022; Statens folkhälsoinstitut 2020, s. 9, ss. 35; Agardh *et al* 2014; se även Trygghetsberedningen 2021, s. 71). Utöver hälsorisker är narkotika bland annat förknippat med våld, inte minst i utsatta områden (Polisen 2022a, s. 15). Generellt är narkotikahandeln dessutom en viktig finansieringskälla av annan kriminalitet (Brå 2021, s. 63). Polisen konstaterar att "narkotikabrottsligheten har tydliga kopplingar till andra typer av brott, och genom att effektivt bekämpa narkotikabrott uppnås i många fall reducerande effekter på annan brottslighet" (Polisen 2019, s. 4; se även Trygghetsberedningen 2021, s. 69).

Narkotikasmuggling

Narkotikahandeln har förändrats sedan början av 2000-talet. För det första har organisationsmönstret med avseende på kontakten mellan svenska och utländska narkotikaaktörer omformats. För det andra strävar kriminella nätverk numera i större utsträckning efter att kontrollera narkotikahandeln på särskilda geografiska platser. För det tredje har tillgängligheten för köparna förändrats, nu sker exempelvis försäljning via sociala medier (Brå 2021, ss. 7). Överlag kan man konstatera att den gränsöverskridande brottsligheten har ökat (Trygghetsutredningen 2021, s. 22; Tullverket 2021b, ss. 34).

Den narkotika som konsumeras i Sverige är huvudsakligen insmugglad (Polisen 2021–2022; Statens folkhälsoinstitut 2020). Denna narkotika produceras i ett flertal länder:

[d]et smugglade haschet bedöms främst vara producerat i Marocko, och i mindre omfattning i Libanon. Det smugglade kokainet bedöms i huvudsak produceras i Colombia, Bolivia och Peru. Den smugglade marijuanans bedöms framför allt vara producerad i Spanien, men även i Nederländerna, och i mindre omfattning i Albanien. Det smugglade amfetaminet bedöms främst vara producerat i Nederländerna, och i mindre omfattning i Belgien och Polen (Polisen 2021, s. 17).

Tillgängligheten till narkotika är svår att mäta eftersom majoriteten av den narkotika som smugglas in i Sverige inte uppträcks, men de indikatorer som finns, såsom beslag från Tullverket, indikerar att tillgängligheten har ökat det senaste decenniet (Brå 2021, s. 34; Statens folkhälsoinstitut 2020, ss. 11). Polisen beskriver att narkotikasmugglingen ”bedrivs i en närmast industriell skala” (Polisen 2021, s. 3). Utifrån uppgifter i Encrochat uppskattas mängden insmugglad narkotika i Sverige till 100–150 ton per år. Denna narkotikahandel omsätter miljardbelopp (Polisen 2021; Polisen 2022a, s. 14–15).

Smugglingen av narkotika till Sverige sker i huvudsak via Skåne. Införseln sker både i stor och liten skala (den sista omnämns ofta som myrtrafik) (Brå 2021, s. 40). Öresundsbron bedöms vara den vanligaste förekommande transportsträckan, men även gränsovergångarna i Helsingborg och Trelleborg används frekvent. I viss utsträckning sker smuggling även via Stockholm och Göteborg. Narkotikan förs ofta in genom vägtransport, där lastbil är den vanligast förekommande fordonstypen. Dessa godstransporter ”sker ofta inom ramen för företagsverksamhet där narkotikan dolts i legal last” (Polisen 2021, s. 18). Smugglarna använder även containrar på lastfartyg för att frakta narkotika. Polisen och Tullverket vittnar om att dessa är särskilt svåra att kontrollera, inte minst eftersom denna typ av smuggling ofta sker med hjälp av så kallade insiders. I övrigt används post, flyg, tåg, buss och bil för småskalig införsel. Många av de kurirer som då fraktar narkotikan är mycket utsatta (Brå 2021, s. 54–56).

De som smugglar bedöms ofta vara män över 30 år. Omkring 60 procent har utländsk bakgrund och hälften är hemmahörande i antingen Skåne eller Stockholm. Mindre än 10 procent har någon form av högskoleutbildning och majoriteten har över sex stycken tidigare registrerade brottsmisstankar. 20 procent av de som misstänks för narkotikasmuggling är även misstänkta för vapenbrott. Personerna som smugglar tillhör ofta nätverk, exempelvis svenska förortsbaserade nätverk eller västafrikanska, karibiska, sydamerikanska, östeuropeiska och baltiska nätverk. Dessa

aktörer ansvarar ibland för hela kedjan av narkotikahandel (med både smuggling, distribution och försäljning), medan andra enkom ägnar sig åt smuggling (Brå 2021; Natarajan *et al* 2015).

Den form som narkotikasmugglingen antar beror bland annat på narkotikasort, mängd och vem som smugglar. Cannabis tar till exempel mer plats än många andra narkotikatyper. Narkotikasmugglingen överlag förändras därtill ständigt. Detta, menar Brå, kan ”innebära att andra transportsätt (till exempel fartygstrafik, kurirer eller posttrafik) ersätter lastbilarnas framträdande funktion framgent” (Brå 2021, s. 65; se även Friis Sogaard *et al* 2019).

Brå anser att det mest effektiva sättet att minska narkotikaanvändning är genom att försvåra införseln. Därför, skriver de, är det ”centralt att tull och polis får bättre förutsättningar att arbeta mot den globaliserade brottsligheten genom ett förstärkt gränsskydd och samverkan mellan myndigheterna” (Brå 2021, s. 155). Brå fortsätter i anslutning till detta: ”[e]tt av de viktigaste verktygen för att upptäcka och beslagta narkotika är kontroller vid Sveriges gränser” (Brå 2021, s. 155).

Brottsförebyggande arbete

I denna del beskrivs brottsförebyggande arbete, vilket bedrivs på internationell, nationell, regional och kommunal nivå (Trygghetsberedningen 2021). Brottsförebyggande arbete definieras ”som aktiviteter som [... man] genomför eller aktivt deltar i med det primära syftet att förhindra att brott begås” (Polisen 2022b). Därefter resonerar vi kring kunskapsläget gällande utbildning som brottsförebyggande metod emot narkotikasmuggling.

Internationellt brottsförebyggande arbete

På internationell nivå återfinns ett flertal brottsförebyggande organisationer. Organisationernas syften överlappar delvis, men de har olika fokus. En framstående organisation är, för det första, *EUROPOL* – Europeiska unionens (EU:s) brottsbekämpande organ. *EUROPOL*:s huvuduppgift är att samordna medlemsländernas arbete emot allvarlig gränsöverskridande brottslighet, däribland narkotika (*EUROPOL* u.å.). För det andra finns *European Crime Prevention Network* (*EUCPN*) som fokuserar på just brottsförebyggande arbete. Organisationen ämnar fungera ”som en länk mellan brottsförebyggande arbete på lokal, nationell och europeisk nivå och att sprida kunskaper och god praxis inom området mellan EU:s medlemsstater” (*EUCPN* u.å.). För att åstadkomma en säker och enhetlig tullhantering inom EU har man därutöver tagit fram ett gemensamt tillstånd som heter AEO (Authorised Economic Operator, på svenska godkänd ekonomisk aktör).

AEO kan förstås som “en stämpel för god kvalitet och säkerhet för företag och dess handelspartner” (Tullverket 2022a). Alla företag i den så kallade försörjningskedjan – däribland speditörer – kan ansöka om detta (Tullverket 2022a). *The International Centre for the Prevention of Crime* (ICPC) utgör en tredje framträdande organisation som arbetar internationellt (även utanför Europa) och sektorsövergripande för att stödja “practical and effective policies, programs and projects designed to reduce crime and delinquency in communities, cities and other geographic units, and to reinforce a sense of safety” (ICPC u.å.). För det fjärde samlar nätverket *European Forum for Urban Security* (Efus) aktörer på regional och kommunal nivå för att dela erfarenheter om hur man förebygger brott i städer (Efus u.å.).

Utöver ovanstående brottsbekämpande internationella organisationer fokuserar *European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction* (EMCDDA) på just narkotika. Organisationen avser bidra med oberoende vetenskaplig kunskap på området (EMCDDA u.å.).

Nationellt brottsförebyggande arbete

Sverige har ett nationellt brottsförebyggande program som kallas *Tillsammans mot brott*. Programmet ”syftar till att skapa förutsättningar för ett strukturerat och långsiktigt brottsförebyggande arbete i hela samhället” (Justitiedepartementet 2017, s. 1). Man har två huvudsakliga målområden för det brottsförebyggande arbetet. Det första målområdet rör *arbetsprocessen*. Här identifieras ett behov av ökad kunskap (såsom att fler aktörer ska ha kunskap om och bidra till att förebygga brott, vilket utbildningen i fråga och föreliggande utvärdering kan ses som ett exempel på) och utvecklad samverkan (såsom att samverkan i högre grad bör utgå från identifierade lokala behov och att fler aktörer bör involveras). Det andra målområdet handlar om *arbetets inriktning*. Justitiedepartementet vill minska motivationen att begå brott, begränsa tillgängligheten till lämpliga brottsobjekt samt öka formell och informell kontroll, bland annat genom att näringslivets bidrag till ökad upptäcktsrisk utvecklas och att fler enskilda ges möjlighet att bidra i det brottsförebyggande arbetet (Justitiedepartementet 2017, ss. 25).

Brå exemplifierar hur brottsförebyggande arbete ser ut inom olika områden, exempelvis gällande människohandel. Här skriver myndigheten om olika aktörer på nationell, regional och kommunal nivå, dessas ansvarsområden, vilken information de besitter, vad aktörerna kan göra, liksom vem som är kontaktperson på respektive organisation (Brå u.å. a). Brå erbjuder även en webbaserad utbildning för personer i organisationer som ansvarar för, eller samverkar med organisationer som ansvarar för, strategiskt lokalt brottsförebyggande arbete. Utbildningen riktar sig exempelvis

till tjänstepersoner på kommuner, Polisen och bostadsbolag och ges på introduktionsnivå, basnivå och påbyggnadsnivå (Brå u.å. b).

Polisen

Polisen är en central aktör i det brottsförebyggande arbetet. Polisen ska – på ett övergripande plan – ”tillsammans med övriga myndigheter inom och utom rättsväsendet genom sina insatser bidra till målet för kriminalpolitiken – att minska brottsligheten och öka människors trygghet” (Polisen 2019b). Polisen är indelad i sju regioner, varav Polisregion Syd är en. Polisregion Syd har helhetsansvar för polisverksamheten i Blekinge, Kalmar, Kronobergs och Skåne län (Polisen 2019c).

Polisen har, utöver den nationella strategin *Tillsammans mot brott*, en egen strategi för det brottsförebyggande arbetet. Myndigheten ska för det första arbeta proaktivt och för det andra utgå från brottstriangeln – ”[e]nligt brottstriangeln måste tre huvudsakliga förutsättningar vara uppfyllda för att ett brott ska kunna uppstå: en motiverad gärningsperson, ett lämpligt objekt eller offer för brottet och avsaknad av formell och informell kontroll” (Polisen 2022b, s. 7). Brottsförebyggande arbete behöver rikta in sig på samtliga dessa. För det tredje ska det brottsförebyggande arbetet fokusera på situationell brottsprevention, vilket innebär ett fokus på ”objektet, offret, platsen eller förutsättningarna i övrigt kring brottstillfället” (Polisen 2022b, s. 8). För det fjärde ska arbetet vara problemorienterat. För det femte ska arbetet vara kunskapsbaserat, vilket innebär att Polisen ska inhämta, skapa och förmedla kunskap, liksom arbeta utifrån kvalitetssäkrade metoder. Sist men inte minst ska arbetet – för det sjätte – ta avstamp i samverkan och delaktighet med andra aktörer, däribland myndigheter, kommuner, näringsliv, ideella aktörer och medborgare (Polisen 2022b, ss. 6).

Polisens strategi för brottsförebyggande arbete kompletteras i sin tur av en strategi för narkotikabekämpning, som handlar om att bekämpa både tillgång och efterfrågan. Polisen beskriver att man, under kommande år, ska öka myndighetens fokus på sitt kärnuppdrag (det vill säga öka trygghet och bekämpa brottslighet), utveckla samverkan och arbeta kunskapsbaserat (Polisen 2019a).

Tullverket

Tullverket är en annan central aktör i det nationella brottsförebyggande arbetet. Tullverket har som vision att endast godkända varor ska röra sig över gränsen (Tullverket 2022b) och arbetar med att:

fastställa och ta ut tullar, skatter och avgifter så att en riktig uppbörd kan säkerställas

övervaka och kontrollera trafiken till och från Sverige så att bestämmelser om in- och utförsel av varor följs

förebygga och motverka brottslighet i samband med in- och utförsel av varor

bedriva viss utrednings- och åklagarverksamhet i fråga om brott mot bestämmelser om in- och utförsel av varor

bedriva viss verksamhet i fråga om rattfylleribrott

tillhandahålla information och god service så att allmänhet och företag har goda förutsättningar för att kunna fatta långsiktiga och hållbara beslut

bidra till ett väl fungerande samhälle och utföra sina uppgifter på ett sätt som är rättssäkert, kostnadseffektivt och enkelt för såväl allmänhet och företag som Tullverket

får bedriva tjänsteexport som är direkt förenlig med myndighetens uppgifter och verksamhetsområde (Tullverket 2020).

Tullverket är organiserat i fyra geografiska områden. Ett av dessa är område Syd (Tullverket 2021b).

Även Tullverket samverkar i sitt brottsförebyggande arbete (Tullverket 2021 a). Tullverket bedriver till exempel samverkan mot tullbrottslighet (SMT) med företag. SMT är en frivillig överenskommelse mellan Tullverket och företaget i fråga, och syftar till att de samverkande parterna ska använda sig av varandras information, kompetens och kontaktnät för att förhindra smuggling av bland annat narkotika (Tullverket 2023).

Regionalt och kommunalt brottsförebyggande arbete

Utöver kommunpolisen har även länsstyrelser och kommuner ett brottsförebyggande uppdrag på regional och lokal nivå (SFS 2016:1258; SFS 2023:196). Ofta sker detta brottsförebyggande arbete i råd och genom samverkansöverenskommelser. Det regionala och kommunala brottsförebyggande arbetet lider inte sällan av resursbrist, en stor omsättning av tjänstepersoner och otillräcklig kunskap. Brå konstaterar även att näringsliv och civilsamhälle ofta saknas i dessa brottsförebyggande verksamheter (Brå 2015, ss. 27; Brå 2022b, s. 23, ss. 38, ss. 48).

Utöver det projekt som ligger till grund för denna utvärdering har vi funnit en liknande satsning för att förebygga narkotikasmuggling genom utbildning på

regional och kommunal nivå. Projektet *Tillsammans mot nätdroger*, som pågick 2014–2016 i Norrbottens, Västerbottens, Västernorrlands och Jämtlands län, ämnade öka kunskapen och tryggheten bland personal hos ombud, terminaler och brevårkontor som hanterar post som kan innehålla droger. Även i detta projekt stod länsstyrelser som projektledare, samtidigt som Tullverket, Polis och branschorganisationer – bland andra – ingick i projektgruppen. För att öka kunskapen genomfördes först en instruktörsutbildning:

[R]epresentanter från polis, tull och länsstyrelser som redan innehar kunskap om arbetsmetoden genomför instruktörsutbildningar för de poliser, tulltjänstemän och kommunala samordnare som ska arbeta lokalt med metoden. En dialog förs utifrån det material [Power Points] som ska användas under samverkansmöten samt diskussioner kring vanliga frågeställningar som kan uppstå under möten med ombud, terminaler och brevårkontor. Beräknad tid cirka fyra timmar (Tullverket 2020, s. 6).

Därefter vidareförmedlades kunskapen på lokala samverkansmöten till personal hos ombud, terminaler, brevårkontor samt logistikföretagens ombudsansvariga. Som grund för kunskapsöverföringen användes en Power Point (Länsstyrelsen Västernorrland 2020; Länsstyrelsen Västernorrland u.å.).

Att förebygga narkotikasmuggling med hjälp av utbildning – ett underbeforskat tillvägagångssätt

Tidigare forskning adresserar frågan om förebyggande av smuggling av narkotika, tobak och människor. Sullivan (2010) undersöker exempelvis olika strategier för att förebygga narkotikasmuggling i en amerikansk kontext. Vidare utforskar Skinnari och Korsell (2016) den olagliga tobaksmarknaden i Sverige, däribland åtgärder för att förebygga smuggling. Författarna konstaterar att man bland annat kan arbeta med att förbättra fältinspektioner och minska efterfrågan på illegal tobak. Därutöver forskar Paus (2021) om människosmuggling och om hur denna kan förebyggas. Paus konstaterar bland annat att människosmuggling inte är särskilt mottaglig för externa chocker, såsom ökade gränskontroller. Istället hittar smugglarna vägar kring dessa, exempelvis genom att använda falska dokument. För att förebygga människosmuggling föreslår Paus istället att man angriper de högt upp i den kriminella kedjan och/eller dem längre ner i den kriminella kedjan. Det sistnämnda kräver socioekonomiska åtgärder, så att de som smugglar erbjuds alternativa lagliga inkomstkällor.

En avhandling från 2011 beskriver säkerhet i relation till just godstransporter. Ett av säkerhetshoten som undersöks är smuggling. Forskaren visar att ”logistikföretag ofta saknar kunskap om grundläggande säkerhetskrav och säkerhetsåtgärder” (Urciuoli

2011). I avhandlingen identifieras därefter faktorer som kan bidra till att transportföretagen förbättrar sin säkerhet (Urciuoli 2011).

Bland den tidigare forskningen återfinns även en utvärdering av det ovan nämnda brottsförebyggande projektet *Tillsammans mot nätdroger*. I den efterföljande utvärderingen konstaterar man att *Tillsammans mot nätdroger* är ett ”väl genomfört utvecklingsarbete som utmynnat i en användbar och fungerande metod för ANDT-förebyggande insatser” (Jakobsson 2017, s. 23). Målgruppen upplever att den har ”bättre kunskaper om hur man skall hantera misstänkta försändelser samt vilka möjligheter man har till samverkan med myndigheter” (Jakobsson 2017, s. 22). Utvärderingen konstaterar därutöver att den brottsförebyggande metod som tillämpas i projektet har spridits (Jakobsson 2017).

Inom det rättssociologiska forskningsfältet har forskare undersökt orsaken till att normer – däribland lagar – realiseras eller inte. Man utgår här från att en norm kräver kunskap (K), vilja (V) och möjlighet (M) för att omsättas i handling (Hydén 2002; Wickenberg 1999). Alla tre komponenter är med andra ord nödvändiga. I utvärderingen av *Tillsammans mot nätdroger* konstaterar forskaren att det finns rättsliga hinder i det brottsförebyggande arbetet. Den dåvarande postlagens sekretessbestämmelser försvårade arbetet (Jakobsson 2017). Med andra ord fanns inte alltid möjlighet att tipsa Polisen, även om kunskap och vilja existerade.

Den tidigare forskningen täcker sammanfattningsvis olika typer av smuggling och förebyggande åtgärder emot denna. Såvitt vi kunnat se är det dock få som undersökt huruvida man kan förebygga smuggling av narkotika med hjälp av utbildning, inte minst e-utbildning. Detta beror sannolikt på att (e-)utbildningar för att förebygga narkotikasmuggling i sig är ett nytt fenomen. Även målgruppen beskrivs som ovanlig – utbildningar från myndigheter riktar sig ofta till andra inom samma myndighet eller till andra myndigheter, inte till den privata sektorn. Eftersom allt brottsförebyggande arbete inte är effektivt (Sherman *et al* 2002, ss. 405) finns det emellertid ett stort behov av att utvärdera effektiviteten hos brottsförebyggande (e-)utbildningar.

Disposition

I utvärderingens presenteras härfter först studieobjektet: e-utbildningen *Inte i min last!*. Därefter introduceras rapportens *teoretiska utgångspunkter* och utvärderingens *metod och material*. På detta följer en presentation av *resultatet*, liksom en *diskussion* av detta resultat.

2.Om studieobjektet: *Inte i min last!*

I detta kapitel beskrivs studieobjektet som utgörs av e-utbildningen *Inte i min last!*. Först ges en bakgrund om framtagandet av utbildningen. Därefter presenteras dess innehåll. Beskrivningen bygger på utbildningsmaterial, interna dokument från arbetsgruppen som tagit fram utbildningen liksom dialog med tjänstepersoner i den arbetsgrupp som tagit fram utbildningen. Slutligen diskuteras utbildningens målgrupp.

Framtagande

Inom projektet *Skåne tillsammans mot narkotika* har Länsstyrelsen Skåne, Polisen, Sydsvenska handelskammaren och Tullverket tagit fram en utbildning, *Inte i min last!*, som ämnar förebygga narkotikasmuggling i transportsektorn. Målet med utbildningen är att öka medvetenheten om företagets roll i smugglingskedjan samt att ge företagen verktyg för att uppmärksamma misstänkt beteende och tipsa Tullverket. Länsstyrelsen samordnade arbetet och företaget TicTac producerade sedan själva utbildningen.

När utbildningen togs fram använde sig arbetsgruppen av ett ramverk som förklarar beteende: COM-B-modellen ('Capability', 'Opportunity', 'Motivation' och 'Behaviour'). Vid utarbetandet översattes komponenterna till *kompetens, motivation* och *möjlighet*. Dessa tre är förutsättningar för att förändra ett *beteende* (Michie *et al* 2011). I ljuset av detta frågade sig arbetsgruppen om det är kompetens, motivation eller möjlighet som behöver påverkas för att tjänstepersoner i transportsektorn ska tipsa Tullverket i större utsträckning. Arbetsgruppen konstaterade, bland annat tack vare tre fokusintervjuer med fem speditörer, att speditörerna är motiverade, men att de saknar kunskap om hur de kan förebygga narkotikasmuggling. Det är dock inte fastslaget vilka möjligheter och hinder som speditörerna står inför.

Arbetsgruppen bedömde att det var osannolikt att tjänstepersoner i transportsektorn skulle ha möjlighet att delta i en längre fysisk utbildning eftersom en sådan tar mycket tid från företagets ordinarie verksamhet. Därför utformades en

förhållandevis kort e-utbildning. Därtill ansåg arbetsgruppen att det var mer resurseffektivt för dem med en e-utbildning. Samma utbildning kan delges ett obegränsat antal tjänstepersoner i transportsektorn utan att arbetsgruppen behöver lägga ner ytterligare tid efter den första produktionen.

E-utbildningen lanserades i början av mars 2023. Den köps till självkostnadspris och distribueras av Sydsvenska handelskammaren som skickar ut en länk till den enskilde deltagaren. Företagen betalar 495 kronor exklusive moms per deltagare (Handelskammaren u.å.).

Sydsvenska handelskammaren har huvudansvar för att sprida information om utbildningen. Detta sker genom Handelskammarens nätverk och hemsida samt i riktad information till branschen. I maj uppmärksammades utbildningen även i nationell media, i ett nyhetsinslag i Sveriges Radio (Ekot 2023).

Innehåll

E-utbildningen *Inte i min last!* är uppdelad i två delar. Den första delen tar omkring 25 minuter att genomföra. I denna del förmedlas fakta och deltagaren uppmanas till reflektion. Genom kortare texter och filmer där tjänstepersoner från myndigheter och företag informerar, lär sig deltagaren om narkotikasmuggling, dess effekt på samhället och hur det går till när man tipsar Tullverket. Här ges även tips på hur speditörer kan skydda sin verksamhet. Utbildningen är interaktiv, bland annat i den mening att deltagaren får svara på flervalsfrågor. Kan deltagaren till exempel numret till Tullverkets tipstelefon? Deltagaren får även ta ställning till konkreta situationer och svara på om man i dessa fall tror att man ska tipsa Tullverket eller inte. Efter det att deltagaren valt ett svar får hen se hur Tullverket svarar på samma fråga. Utbildningen uppmanar slutligen deltagaren till att gå på sin magkänsla och var uppmärksam, inte misstänksam (Handelskammaren u.å.; Länsstyrelsen Skåne *et al* 2023a).

Under utbildningen presenteras även en checklista med saker som det är bra att vara extra uppmärksam på. Checklistan är indelad i kategorierna: leverantörer; bokningar; frakt och leverans; betalning; samt övrigt. Här uppmuntras till exempel speditören att vara uppmärksam på:

[o]m kunden använder exempelvis en hotmail- eller gmailadress; [...] vid last med kylvaror (kyltrailers), färskvaror och gods med lukt då de används av kriminella för att dölja narkotikan; [...samt om] du känner till att billigt gods fraktas till en relativt hög fraktkostnad (Länsstyrelsen Skåne *et al* 2023b).

Checklistan är nedladdningsbar för att deltagaren ska kunna spara och använda den i det löpande arbetet (Handelskammaren u.å.; Länsstyrelsen Skåne *et al* 2023b).

Tabell 1: checklistan (Länsstyrelsen Skåne et al 2023b).

KATEGORIER	TIPS
LEVERANTÖRER	<p>KONTROLLERA NYA AKTÖRER I KEDJAN GENOM ATT TITTA PÅ BELASTNINGSREGISTER. DET FINNS SYSTEM SOM KAN ANVÄNDAS VID AVTALSSKRIVNING MED ÅKERIER.</p> <p>OFTA ANVÄNDS ICKE-KONTRAKTERADE LASTER, SÅ KALLADE SPOTLASTER, SOM KAN KÖPAS MED KORT VARSEL AV KRIMINELLA NÄTVERK. VAR EXTRA NOGA VID BOKNINGAR MED OKÄNDA TRANSPORTÖRER, AV SÄKERHETSSKÅL FÖR DITT FÖRETAG (EXEMPELVIS FRAKTBÖRSER).</p> <p>ETT PROBLEM SOM ÖKAR ÄR KAPADE MAILADRESSER.</p>
BOKNINGAR	<p>VAR UPPMÄRKSAM PÅ OM BOKNINGSRUTINEN FRÅN EN ETABLERAD KUND SKER PÅ ETT ANNAT SÄTT ÄN DEN BRUKAR.</p> <p>VAR UPPMÄRKSAM PÅ OM AVLASTNING SKA SKE PÅ ANNORLUNDA ADRESSER.</p> <p>VAR UPPMÄRKSAM PÅ OM KUNDEN ANVÄNDER EXEMPELVIS EN HOTMAIL- ELLER GMAILADRESS.</p> <p>VAR UPPMÄRKSAM PÅ OM DET ÄR PRIVATPERSONER SOM BOKAR.</p> <p>VAR UPPMÄRKSAM PÅ OM DET INTE FINNS NÅGON SIGNATUR I MEJLEN ELLER OM FÖRETAGSADRESSER KAN VARA FELSTAVADE EXEMPELVIS MED ÄNDELSEN.CO.</p> <p>VAR UPPMÄRKSAM PÅ OM UPPDRAGET KOMMER MED KORT VARSEL OCH SKA SKE SNABBT ELLER OM DU FÅR EN UDDA LAST SOM NI INTE BRUKAR KÖRA.</p> <p>FÖR NÄRVARANDE ÄR TRANSPORTER FRÅN BALKANLÄNDERNA, SPANIEN OCH NEDERLÄNDERNA SÄRSKILT VIKTIGA ATT HÅLLA KOLL PÅ, EFTERSOM MYCKET NARKOTIKA LASTAS OM DÄR.</p> <p>VAR UPPMÄRKSAM VID LAST MED KYLVAROR (KYLTRAILERS), FÅRSKVAROR OCH GODS MED LUKT DÅ DE ANVÄNDS AV KRIMINELLA FÖR ATT DÖLJA NARKOTIKAN.</p>
FRAKT OCH LEVERANS	<p>VAR UPPMÄRKSAM PÅ OM TRAILERN TAR EN TUR DÄR DEN INTE BORDE ENLIGT GPS, SÄRSKILT OM DET SKER ÅTERKOMMANDE. TRAFIKOLYCKOR OCH VÅGARBETEN KAN SKE, MEN DÅ FINNS OFTAST EN FÖRVÄNTAD ALTERNATIV VÄG.</p> <p>VAR UPPMÄRKSAM OM EN TRAILER SKA HÄMTAS UPP ELLER STÄLLAS PÅ EN OVÄNTAD PLATS. SE TILL ATT HA SÄRSKILDA RUTINER FÖR KONTROLL AV ID VID UPPHÄMTNING AV TRAILER.</p> <p>OM DU BLIR UPPRINGD/MAILAD FRÅN EN KUND OCH FÅR EN KONSTIG FRÅGA, TILL EXEMPEL OM VAR GODSET FINNS SÅ BE ALLTID OM NUMMER FÖR ATT RINGA UPP, SVARA ALDRIG DIREKT. KOLLA UPP ATT EVENTUELL MAILADRESS SOM DU FÅR STÄMMER.</p>
BETALNING	<p>VAR UPPMÄRKSAM VID OAVISERAD SÄNDNING SOM REDAN ÄR BETALD, SÄRSKILT OM DET ÄR ICKE KÄNDA/UTLÄNDSKA AKTÖRER.</p> <p>VAR UPPMÄRKSAM OM FAKTURAN INTE BETALAS.</p> <p>OM DU KÄNNER TILL ATT BILLIGT GODS FRAKTAS TILL EN RELATIVT HÖG FRAKTKOSTNAD BÖR DU VARA UPPMÄRKSAM – HUR KAN DETTA LÖNA SIG?</p>
ÖVRIGT	<p>VAR UPPMÄRKSAM, MEN INTE MISSTÄNKSAM, OM PERSONAL/MEDARBETARE ÄNDRAR SITT BETEENDE, TILL EXEMPEL KOMMER TIDIGARE/SLUTAR SENARE PÅ DAGEN ELLER BÖRJAR BLI EXTRA INTRESSERAD AV NÅGOT. VAR UPPMÄRKSAM OM DU TRÄFFAR PÅ CHAUFFÖRER SOM HAR ETT NERVÖST BETEENDE.</p>

Den andra delen av utbildningen beräknas ta omkring tio minuter och består av ett quiz där deltagaren får repetera vad hen lärt sig. Detta quiz genomförs en till två veckor efter den första delen. När utbildningen är avklarad med godkänt resultat får deltagaren ett diplom som visar att hen deltagit (Handelskammaren u.å.; Länsstyrelsen Skåne *et al* 2023a).

Utbildningens målgrupp

Utbildningen riktar sig till en bred och varierad målgrupp – tjänstepersoner inom transportsektorn, framförallt till speditörer. Sydsvenska handelskammaren skriver att:

[u]tbildningen riktar sig till medarbetare inom transportsektorn, framför allt till de som arbetar som speditörer², och personal hos företag som skickar och tar emot gods. Det vill säga, alla i kedjan från företaget som köper transporter till den som utför transporten (Handelskammaren u.å.).

I informationstexten om utbildningen betonas särskilt transport via lastbilar (Handelskammaren u.å.). Vi tolkar det därför som att hela transportsektorn är föremål för utbildningen, men i synnerhet företag som sysslar med vägtransport. Bland dessa är det, i sin tur, särskilt speditörerna som är av intresse.

I målgruppen finns både stora och små aktörer inom offentlig och privat sektor. Det är svårt att fastslå hur stor denna målgrupp är. Statistiska centralbyrån (SCB) erbjuder dock en grov överblick, tack vare kategorisering av företag enligt standard för svensk näringslivsindelning (SNI) (SCB u.å.). Avdelning H i SNI:s klassificering innehåller företag som sysslar med *transport och magasinering*. Här inbegrips huvudgrupperna: landtransport och transport i rörsystem; sjötransport; lufttransport; magasinering och stödtjänster till transport; samt post och kurirverksamhet (SCB 2007, s. 74 ff., 246 ff.).

De transportföretag som utbildningen i huvudsak kan anses rikta sig till har verksamhet inom flera utav avdelning H:s huvudgrupper, samtidigt som dessa huvudgrupper inkluderar mer än det som de avsedda företagen ägnar sig åt. Huvudgruppen *landtransport och transport i rörsystem* exemplifierar detta väl. Denna huvudgrupp inbegriper grupperna järnvägstransport, passagerartrafik; järnvägstransport, godstrafik; annan transport, passagerartrafik; vägtransport, godstrafik och flyttjänster; samt transport i rörsystem. Här är vi exempelvis varken intresserade av transporten som är knuten till passagerartrafik, järnväg eller rörsystem. Vi är istället intresserade av gruppen *vägtransport, godstrafik och flyttjänster* (SCB 2007, s. 74 ff., 246 ff.). Efter bortval av irrelevanta huvudgrupper, grupper och undergrupper kan vi konstatera att 2 775 företag skulle kunna vara föremål för utbildningen (SCB 2023). Till denna grupp räknar vi aktiva företag med huvudarbetsställe i Skåne som sysslar med: vägtransport, godstrafik och flyttjänster; stödtjänster till landtransport; postbefordran via nationella posten; annan

² Speditörföretag förmedlar och organiserar frakt av gods å andras vägnar (NE u.å. a; NE u.å. b; SAOB 2023).

postbefordran; samt bud- och kurirverksamhet (SCB 2007, s. 74 ff., 246 ff.). I tabellen tydliggör vi vilka huvudgrupper, grupper och undergrupper som vi inkluderar, liksom vilka av variablerna i företagsdatabasen som har använts.

Tabell 2: SNI avdelning H – transport och magasinering, urval. Grön text= inkluderad. Röd text = exkluderad. Svart text = har ej tagit ställning till. I de fall där hela huvudgrupper eller grupper utesluts listas inte efterföljande nivågruppering(ar).

HUVUDGRUPP	GRUPP	UNDERGRUPP	VARIABEL (BRANSCH 1)	ANTAL AKTIVA FÖRETAG I SKÅNE
LANDTRANSPORT, TRANSPORT I RÖRSYSTEM	JÄRNVÄGSTRANSPORT, PASSAGERARTRAFIK			
	JÄRNVÄGSTRANSPORT, GODSTRAFIK			
	ANNAN TRANSPORT, PASSAGERARTRAFIK			
	VÄGTRANSPORT, GODSTRAFIK OCH FLYTTJÄNSTER		49 410 49 420	2 204
	TRANSPORT I RÖRSYSTEM			
SJÖTRANSPORT				
LUFTRANSPORT				
MAGASINERING OCH STÖDTJÄNSTER TILL TRANSPORT	MAGASINERING OCH VARULAGRING			
	STÖDTJÄNSTER TILL TRANSPORT	STÖDTJÄNSTER TILL LANDTRANSPORT	52 211 52 219	132
		STÖDTJÄNSTER TILL SJÖTRANSPORT		
		STÖDTJÄNSTER TILL LUFTRANSPORT		
		GODSHANtering		
	ÖVRIGA STÖDTJÄNSTER TILL TRANSPORT	52 290	310	
POST OCH KURIRVERKSAMHET	POSTBEFORDRAN VIA NATIONELLA POSTEN		53 100	1
	ANNAN POSTBEFORDRAN SAMT KURIRVERKSAMHET	ANNAN POSTBEFORDRAN	53 201	14
		BUD- OCH KURIRVERKSAMHET	52 202	114
		TIDNINGSDISTRIBUTION		
				Σ 2 775

Undergruppen *övriga stödtjänster till transport* inbegriper:

spedition

arrangerande och organiserande av transporter på järnväg, väg, vatten eller med flyg

organisering av gruppvisa och enskilda varusändningar (inklusive hämtning och leverans av gods och sammansättningar av varusändningar)

utfärdande och tillhandahållande av transporthandlingar och fraktsedlar

verksamhet som utövas av tullförmedlare

verksamhet som utövas av speditörer inom sjötransport och lufttransport

mäkleri avseende utrymme i fartyg och luftfartyg

godshantering t.ex. tillfällig förpackning i häckar o.d. enbart för att skydda godset under transporten, uppackning ur häckar o.d., provtagning och vägning av gods (SCB 2007).

Denna undergrupp, med 310 aktiva företag med huvudarbetsställe i Skåne (SCB 2023), fokuserar explicit på spedition.

Det är sammanfattningsvis svårt att få en bild av utbildningens potentiella målgrupp. Vi uppskattar dock att åtminstone 310–2775 företag är föremål för utbildningen. Om företag som sysslar med andra transportslag än vägtransport inkluderas blir målgruppen ännu större.

Vidare är det än svårare att uppskatta hur många enskilda tjänstepersoner som skulle kunna delta i utbildningen eftersom företagens storlek varierar. I samtal med utbildningsutvecklarna framkommer det att e-utbildningen riktar sig till ägare, ledning och kontorspersonal inom transportföretag i Skåne. Detta eftersom man bedömde att det var svårt att nå ut till förarna, exempelvis eftersom de talar många olika språk och inte nödvändigtvis har tillgång till de redskap, såsom datorer, som krävs för att ta del av e-utbildningen.

3. Teoretiska utgångspunkter

I föreliggande kapitel utgår vi från ämnet rättssociologi och det centrala begreppet normer. Här presenteras den så kallade normmodellen, vilken utgör det ramverk som rapporten tar avstamp i. Därefter presenteras rutinaktivitetsteorin och begreppet situationell brottsprevention som kommer användas för att diskutera resultatet.

Rättssociologi – vad är det?

Rättssociologi är ett samhällsvetenskapligt ämne som undersöker relationen mellan rätt och samhälle. Rättssociologiska forskare frågar sig, på ett övergripande plan, vad rättssystemet och rättsreglerna har för sociala förutsättningar och effekter. Man kan beskriva det som att forskare inom rättssociologin undersöker förhållandet mellan olika normer i samhället. Hur påverkas exempelvis lagefterlevnaden av sociala normer? Och hur påverkar sociala normer utformandet av lagar? Olika normer kan både komplettera och konkurrera med varandra (Rättssociologiska institutionen 2021; Svanberg 2008).

För att förstå vad det är som gör att en lag fungerar (eller inte) utgår vi från att stora delar av rätten och dess effekter är beroende av externa faktorer i samhället för att få genomslag. Sådana faktorer kan utgöras av resurser (Sonander 2008), parallella normsystem, organisationskultur, kolleger, attityder och yrkeskunskap (Åström 1988; Ekman 1999; Holgersson 2006; Wimelius *et al* 2016; Zetterqvist Nelson & Hagström 2016). Andra faktorer som kan ha betydelse för rättens effekter kan vara bristfällig samordning mellan olika institutioner och aktörer (Wimelius *et al* 2016; Zetterqvist Nelson & Hagström 2016). För att rättens normer ska få avsedd effekt är det även en fördel om de rättsliga normerna överensstämmer med existerande sociala normer (Ellickson 1991; Baier & Svensson 2018; Baier, Svensson & Nafstad 2018).

Narkotikasmuggling är olagligt men sker ändå. Med andra ord omsätts inte lagen i praktiken. Rättssociologiska ansatser kan användas för att undersöka hur man kan arbeta för att förändra detta – är det till exempel effektivt att låta tjänstepersoner i

transportsektorn delta i en e-utbildning för att öka deras uppmärksamhet på narkotikasmuggling och öka tipsbenägenheten? Nedan preciserar vi vad en norm är, innan vi ger exempel på olika typer av normer.

Vad är en norm?

En norm kan förenklat beskrivas som en handlingsanvisning. Normer har tre utmärkande egenskaper: de är "(a) imperativ som är (b) socialt reproducerade och (c) utgör individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet" (Baier & Svensson 2018, s. 59, kursivering borttagen). Att en norm är ett *imperativ* betyder att den påbjuder en särskild handling, den är normativ. Att en norm är *socialt reproducerad* innebär att den uppstår och endast är meningsfull i en social kontext. Att en norm *utgör individens uppfattning avseende omgivningens förväntningar på det egna beteendet* knyts till kollektiva förväntningar (Baier & Svensson 2018, ss. 49, 55–60).

Normen som fenomen fyller olika funktioner – den reducerar komplexitet, koordinerar handlande, fördelar makt, integrerar människor med varandra och utgör länken mellan *bör* och *är* (Baier & Svensson 2018, s. 151 ff.). I denna rapport undersöker vi den generella normen *man bör motverka narkotikasmuggling inom transportsektorn* och den mer specifika normen *man bör tipsa Tullverket om man misstänker narkotikasmuggling*.

Olika sorters normer

Det finns många sorters normer som täcker olika ämnesområden och nivåer (mikro, meso och makro) (Hydén 2002, ss. 112–113). Normer kan delas in i kategorierna *konstruktiva normer*, *kompetensnormer* och *handlingsnormer*. Konstruktiva normer handlar om interaktion. Reglerna i fotboll och grammatiska språkregler utgör exempel på konstruktiva normer. Kompetensnormer rör "vem eller vilka som skall eller bör fatta beslut, utföra bestämda handlingar eller ta ansvar för resultatet" (Hydén 2002, s. 109). Handlingsnormer, slutligen, föreskriver handlande (Hydén 2002, s. 109 ff.).

Ett annat sätt att kategorisera normer på är genom att knyta dem till handlingsystem. För det första finns det sociala normer, vilka tillhör det socio-kulturella systemet. För det andra finns det rättsliga normer. Dessa tillhör det politiskt/administrativa systemet. För det tredje existerar strukturella och strategiska normer. Dessa knyts till det ekonomiska systemet. För det fjärde finns tekniska och ekologiska normer, vilka hör samman med det naturgivna systemet. Normerna och

systemen påverkar varandra och bidrar tillsammans till att en norm reproduceras (Hydén 2002, s. 115 ff.).

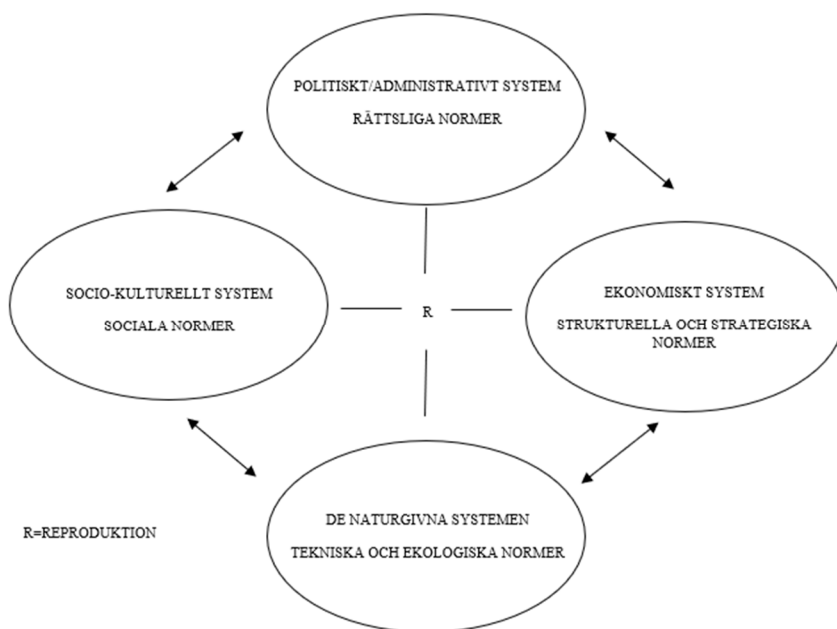


Illustration 1: normer och handlingssystem (Hydén 2002, s. 115).

Normmodellen

Normmodellen har utvecklats av Håkan Hydén (2002) och Per Wickenberg (1999) och kan beskrivas som ett analysredskap för att förstå vad som krävs för att en norm ska omsättas i handling. I detta fall kan normen beskrivas i generella termer, som att *man bör motverka narkotikasmuggling inom transportsektorn*, eller mer specifikt, som att *man bör tipsa Tullverket om man misstänker narkotikasmuggling*. Enligt modellen måste tre förutsättningar föreligga för att normen ska omsättas i handling: vilja (V), kunskap (K) och möjligheter (M). Dessa dimensioner påverkar varandra och kan stundom till och med förstås som överlappande (Hydén 2002; Wickenberg 1999).

Vilja ”hänger samman med vilka värden som individen omfattar och vilka drivkrafter som gör sig gällande, dvs [*sic!*] motivationen för människans handlande” (Hydén 2002, s. 285). Viljan formas bland annat av faktorer såsom ekonomi, etik, moral, politik, religion och samvete (Hydén 2002; Wickenberg 1999). I denna rapport

undersöker vi för det första transportföretagens vilja att motverka narkotikasmuggling inom transportsektorn. För det andra utforskas tjänstepersonernas vilja att motverka narkotikasmuggling inom transportsektorn och att tipsa Tullverket om man misstänker detta.

Den andra dimensionen, *kunskap*, hänger samman med begreppet kognition, som påverkas av sådant som erfarenhet, etnicitet, genus, kompetens, tradition, utbildning och ålder. Observera att kunskap här ska förstås i vid mening: ”[k]unskap är inte bara en fråga om s k [*sic!*] boklig bildning utan något mycket mer. Det rör sig både om kommunikativ och social kompetens som annan ’tyst kunskap’” (Hydén 2002, s. 285; se även Wickenberg 1999). I rapporten avser kunskap tjänstepersonernas övergripande kunskap om narkotikasmuggling inom transportsektorn liksom deras kunskap om när det är lämpligt att tipsa Tullverket och hur man tipsar Tullverket.

Möjligheter, slutligen, påverkas av systemvillkoren som ”handlar om de generella begränsningar som följer av de samhällsliga och naturgivna systemen” (Hydén 2002, s. 283). Till de samhällsliga systemen räknas de ovan diskuterade socio-kulturella, politiskt/administrativa och ekonomiska systemen (Hydén 2002; Wickenberg 1999). I rapporten undersöks transportföretagens och tjänstepersonernas möjlighet att motverka narkotikasmuggling inom transportsektorn och tjänstepersonernas möjlighet att tipsa Tullverket om de misstänker narkotikasmuggling.

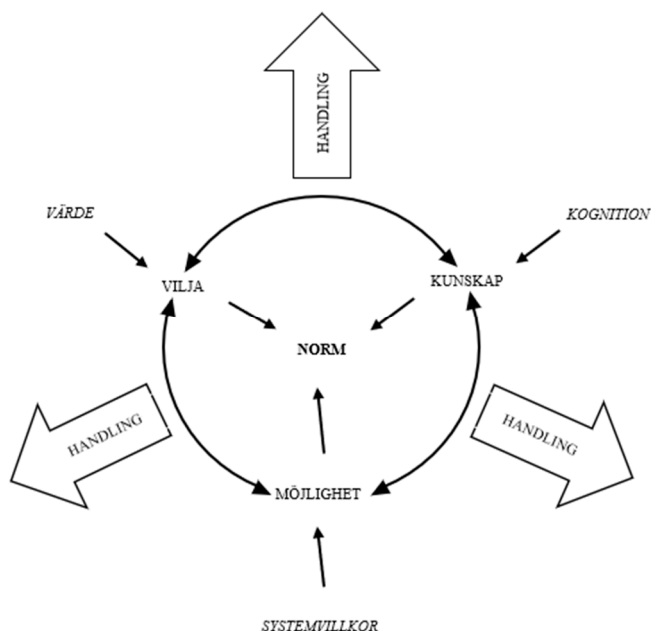


Illustration 2: normmodellen (Hydén 2002; Wickenberg 1999).

Relationen mellan normmodellen och COM-B-modellen

När utbildningen *Inte i min last!* togs fram utgick arbetsgruppen från COM-B-modellen ('Capability' [av arbetsgruppen översatt till kompetens], 'Opportunity' [möjlighet], 'Motivation' [motivation] och 'Behaviour' [beteende]). I denna del beskrivs COM-B-modellen mer utförligt. Därefter resonerar vi kring likheter och skillnader mellan normmodellen och COM-B-modellen. Slutligen tydliggör vi relationen mellan denna rapport (som använder normmodellen) och arbetsgruppens förarbete inför framtagandet av utbildningen (som använde COM-B-modellen).

COM-B modellen

COM-B-modellen kan förenklat beskrivas som ett ramverk som syftar till att förklara vad som krävs för att förändra ett beteende. Modellen kan därför användas för att kartlägga vad som krävs för att en intervention ska lyckas. Utbildningen som är föremål för denna rapport utgör ett exempel på en sådan intervention. Genom att syntetisera redan existerande ramverk som behandlar detta ämnesområde konstateras att kompetens, motivation och möjlighet är tre grundläggande villkor som måste vara uppfyllda för att ett beteende ska förändras (Michie *et al* 2011).

För det första menar forskarna att *motivation* bidrar till ett förändrat beteende. Motivation "definieras som alla de hjärnprocesser som driver och styr beteende, inte bara mål och medvetet beslutsfattande" (Michie *et al* 2011, s. 4, fritt översatt). Motivation delas in i underkategorierna reflekterande och automatiska processer. Motivationen kan både påverka beteendet och påverkas av beteendet (Michie *et al* 2011).

För det andra utgör *kompetens* en förutsättning för förändrat beteende. Kompetens "definieras som individens psykiska och fysiska kapacitet att engagera sig i den aktuella aktiviteten" (Michie *et al* 2011, s. 4, fritt översatt). Kompetens delas således in i underkategorierna psykisk och fysisk kompetens. Kompetensdimensionen kan påverka motivationen. Därtill kan den både påverka beteendet och påverkas av beteendet (Michie *et al* 2011).

Möjlighet är den tredje och sista förutsättningen för förändrat beteende. Möjlighet "definieras som alla de faktorer som ligger utanför individen som gör beteendet möjligt" (Michie *et al* 2011, s. 4, fritt översatt). Möjlighet delas in i underkategorierna fysisk och social möjlighet. Möjlighetsdimensionen kan påverka motivationen. Därtill kan den både påverka beteendet och påverkas av beteendet (Michie *et al* 2011).

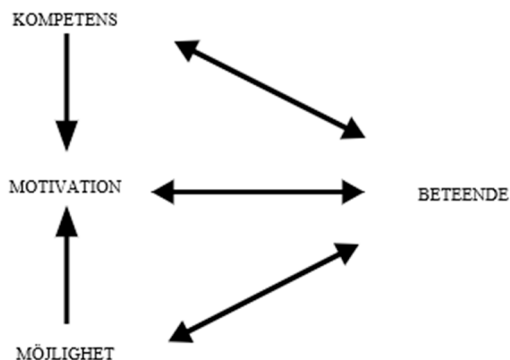


Illustration 3: COM-B-modellen (Michie et al 2011, s. 4).

Likheter och skillnader mellan normmodellen och COM-B-modellen

Det finns stora likheter mellan normmodellen och COM-B-modellen: normmodellens *handling* liknar och COM-B-modellens *beteende*; normmodellens *vilja* bär likheter med COM-B-modellens *motivation*; normmodellens *kunskap* och COM-B-modellens *kompetens* har snarlika attribut; och normmodellens *möjlighet* bär till och med samma namn som COM-B-modellens *möjlighet*.

Å andra sidan skiljer sig ramverken åt. Även om definitionerna överlappar har de exempelvis, för det första, olika underkategorier. I anslutning till normmodellens *kunskapsdimension* talar man till exempel bland annat om kommunikativ och social kompetens medan *kompetens* inom COM-B-modellen delas in i fysisk och psykisk sådan. För det andra har normmodellens *vilja* och COM-B-modellens *motivation* inte samma relation till de omgivande dimensionerna. I normmodellen har viljan samma position som kunskap och möjlighet – de tre dimensionerna kan alla påverka varandra i samma utsträckning. Inom COM-B-modellen, däremot, är motivation den initiala förutsättningen. Denna uppges kunna påverkas av kompetens och möjlighet, men det omvända påverkansmöjligheten föreligger inte. Detta syns tydligast i att pilarna mellan dimensionerna i normmodellen är dubbelriktade, medan pilarna mellan förutsättningarna i COM-B-modellen är enkelriktade. För det tredje är ramverken framtagna i olika kontexter. Normmodellen tillhör ett rättssociologisk sammanhang, med betoning på normer. COM-B-modellen har istället utformats inom discipliner som fokuserar på beteendevetenskapliga- och hälsofrågor. Istället för normer finner vi beteendebegreppet i modellens blickfång (Hydén 2002; Michie *et al* 2011; Wickenberg 1999).

Tabell 3: relationen mellan normmodellen och COM-B-modellen

	NORMMODELLEN	COM-B-MODELLEN
FOKUS	NORMER	BETEENDE
FÖRUTSÄTTNINGAR	VILJA KUNSKAP MÖJLIGHET	MOTIVATION KOMPETENS MÖJLIGHET

Relationen mellan denna rapport och arbetsgruppens förarbete inför framtagandet av utbildningen

För att undersöka om utbildningen *Inte i min last!* kan vara ett effektivt sätt att öka arbetet emot narkotikasmuggling och tipsbenägenheten till Tullverket tittar vi på förutsättningarna utifrån ett rättssociologiskt perspektiv där normmodellen utgör kärnan. Skillnaden mellan normmodellen och COM-B-modellen, som användes inför utformandet av utbildningen, ska dock inte överdrivas. Man kan beskriva det som att arbetsgruppens förarbete inför framtagandet av utbildningen delvis överlappar med vår utvärdering. Vår utvärdering tillämpar dock en vetenskaplig metod, går in mer på djupet och har en annan betoning till följd av val av analysmodell.

Rutinaktivitetsteorin och situationell brottsprevention

Rutinaktivitetsteorin utgår från att tre förutsättningar måste föreligga för att ett brott ska begås: en motiverad gärningsperson; ett lämpligt objekt; samt avsaknad av kontroll. För att förebygga brott måste minst en av dessa förutsättningar tas bort (Wilson & Kelling 1982; Clarke & Felson 1993).

Teorins första förutsättning – *en motiverad gärningsperson* – motverkas med hjälp av social brottsprevention. Social brottsprevention beskriver insatser för att minska en individs vilja att begå brott (Justitiedepartementet 2017, s. 13).

Den andra förutsättningen i rutinaktivitetsteorin är *ett lämpligt objekt*. Hur lämpligt ett brottsobjekt är påverkas av fyra egenskaper, vilka sammanfattas VIVA. Det första V:et står för värde (value) och åsyftar det värde som gärningspersonen tillskrivet objektet. I:et i VIVA står för tröghet (inertia). Trögheten rör objektets fysiska egenskaper – vad medför exempelvis en viss narkotikatyps densitet och lukt för möjligheter och begränsningar vid förflyttning? Det andra V:et i VIVA står för synlighet (visibility). Synligheten avser risken att potentiella gärningspersoner upptäcker objektet. Hur lätt är det exempelvis för narkotikasmugglare att identifiera ett användbart transportföretag? Den sista bokstaven i VIVA, A:et, står för tillgänglighet (access). Tillgängligheten påverkas av sådant som hur lätt eller svårt det är att ta sig till och från brottsplatsen (Cohen & Felson 1980).

Den sista förutsättningen i rutinaktivitetsteorin – *frånvaro av kontroll* – åsyftar frånvaro av kapabla väktare. Med väktare avses inte bara yrkesgruppen väktare, eller andra närliggande yrken. Hit räknas istället alla människor med möjlighet att förebygga ett brott (Felson & Clarke 1998).

De andra och tredje förutsättningarna i rutinaktivitetsteorin förebyggs genom situationell brottsprevention. Genom åtgärder anpassade till specifika situationer minimeras möjligheten att begå brott (Lilly, Cullen & Ball 2018). Medan social brottsprevention fokuserar på individens motivation att begå brott fokuserar situationell brottsprevention således på:

tillfället, platsen eller sammanhanget där brottet begås, liksom mot brottsobjektet. Det kan handla om att genom kontroll eller övervakning på en plats eller vid ett objekt öka risken för upptäckt eller att minska brottsobjektets tillgänglighet genom t.ex. lås och larm. Kärnan i den situationella preventionen är att fokus inte ligger på individens motivation att begå brott utan på objektet, offret, platsen eller förutsättningarna i övrigt kring brottstillfället (Justitiedepartementet 2017, s. 13).

Social och situationell brottsprevention ska inte förstås som konkurrerande brottsförebyggande insatser. Istället kompletterar de varandra (Justitiedepartementet 2017, s. 13 ff.).

Enligt rutinaktivitetsteorin är somliga platser i samhället särskilt brottsutsatta. Dessa beskrivs som noder (Felson 2002). I fallet med narkotikasmuggling utgör exempelvis Öresundsbron en sådan plats.

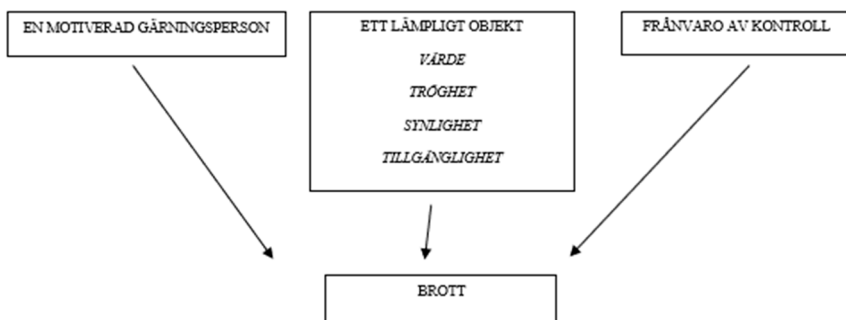


Illustration 4: rutinaktivitetsteorin.

Vår utvärdering undersöker normen *man bör motverka narkotikasmuggling inom transportsektorn*, eller mer specifikt, *man bör tipsa Tullverket om man misstänker narkotikasmuggling*. I diskussionen ska vi återkomma till betydelsen av att dessa normer förverkligas för den situationella brottspreventionen.

4. Metod och material

Tre typer av material utgör rapportens grund: befintligt material, en enkät och intervjuer. Tillsammans ger dessa en både bred och djup förståelse av e-utbildningens potential. Materialtyperna presenteras nedan i tur och ordning. Därefter diskuteras etiska överväganden, varefter vi reflekterar kring metoden.

Befintligt material

Det befintliga materialet utgörs av sådant som lagar, tidigare forskning samt rapporter och utredningar från internationella organisationer samt nationella och regionala myndigheter. Till det befintliga materialet räknas även själva utbildningen och det arbete som föregått den, såsom arbetsgruppens ovan nämnda COM-B-analys. Det befintliga materialet har framförallt använts för att förstå och beskriva studieobjektet och dess kontext.

När utbildningen lanserades och deltagarna genomförde e-utbildningen genererades därtill data som vi, genom Sydsvenska handelskammaren som distribuerar utbildningen, fick ta del av. Vi kunde se hur många som köpt utbildningen och hur många av kursdeltagarna som kunde numret till Tullverkets tipstelefon vid kursens början respektive vid kursens slut.

Enkäten

Enkäten syftade till att få en *bred* förståelse för hur tjänstepersoner på transportföretag uppfattade utbildningen (se exempelvis Bryman 2016, kap. 10). Enkätens struktur var inspirerad av normmodellen. Efter inledande bakgrundsfrågor om påverkansfaktorerna erfarenhet, genus, kompetens, utbildning och ålder ställdes frågor om tjänstepersonens vilja, kunskap och möjlighet. I enkäten ställdes frågor med både stängda och öppna svarsalternativ.

Enkäten genomfördes digitalt, via enkätverktyget Sunet Survey, och skickades ut till alla de tjänstepersoner som slutfört e-utbildningen innan den 23 juni 2023 (enkäten öppnades strax efter att de första tjänstepersonerna slutfört utbildningen, den 10 maj 2023). Genom Sydsvenska handelskammaren fick vi veckovis mejladresser till de tjänstepersoner som slutfört e-utbildningen. Enkäten – liksom två påminnelser om densamma som skickades ut efter en respektive två veckor – sändes till dessa mejladresser strax efter att tjänstepersonerna slutfört utbildningen. Enkäten uppskattades ta tio minuter att besvara.

Mellan den 10 maj och den 23 juni fick vi mejladresser till 46 deltagare som avslutat e-utbildningen. Utav dessa besvarade 23 personer enkäten. Enkäten hade således en svarsfrekvens på 50 procent. Denna svarsfrekvens får anses god, i synnerhet eftersom enkäten genomfördes under semestertider. Med detta sagt har endast 23 personer besvarat enkäten, vilket innebär att analysen baseras på förhållandevis få svar. Resultatet på enkäten måste därför tolkas med försiktighet.³

Bearbetning av enkäten

För att analysera enkätsvaren gjordes relevanta körningar i Sunet Survey. Svaren på de öppna frågorna har analyserats kvalitativt – vi har läst de öppna svaren och sökt efter teman och mönster med grund i undersökningens syfte och frågeställningar, samt i normmodellens tre påverkansfaktorer.

Intervjuer

Vi har genomfört två typer utav intervjuer som bägge tar avstamp i normmodellen: informantintervjuer (med tjänstepersoner på Tullverket, Polisen och ett företag som var involverat vid framtagandet av utbildningen) samt en intervju med tjänstepersoner som genomfört utbildningen. Intervjuerna var kvalitativa och semistrukturerade. Vi utgick med andra ord från övergripande intervjuguider, med framförallt generella och öppna frågor, där vi tillät intervjupersonen att tala förhållandevis fritt kring det aktuella ämnet (Bryman 2016, kap. 20).

³ För enkäten i sin helhet, se bilaga 1. För kontaktmejlet i sin helhet, se bilaga 2.

Informantintervjuer

För det första har vi genomfört tre informantintervjuer med tjänstepersoner på Tullverket, Polisen och ett företag som var involverat vid framtagandet av utbildningen för att få en bredare förståelse för narkotikasmuggling, det brottsförebyggande arbetet emot densamma samt hur intervjupersonen tänker kring utbildningens brottsförebyggande potential. Under intervjuerna ställdes frågor kopplade till både vilja, kunskap och möjlighet att förebygga narkotikasmuggling inom transportsektorn, men fokus låg på vilka möjligheter och hinder som identifierades av intervjupersonen. Innan intervjun började berättade vi för intervjupersonen om utbildningen *Inte i min last!*, om syftet med utvärderingen liksom syftet med intervjun i fråga. Vi informerade intervjupersonen om att deltagande är frivilligt och att intervjupersonen när som helst kunde välja att avbryta. Vi frågade också om samtycke till att spela in intervjun, och meddelade hur inspelningen och transkriberingarna av denna skulle komma att förvaras.

Intervjupersonerna från Tullverket och Polisen kontaktades via mejl efter tips från personer i den arbetsgrupp som tagit fram utbildningen och som därför kunde identifiera lämpliga kontaktpersoner på respektive myndighet. Dessa hänvisade oss i sin tur, i ett av fallen, vidare till en annan lämplig intervjuperson. Kontakt med tjänstepersonen på det företag som var involverat vid framtagandet av utbildningen etablerades då hen anmälde intresse i enkäten, efter att ha deltagit i den färdiga utbildningen. Två intervjuer hölls digitalt medan en genomfördes på en plats i företagets lokaler under mars respektive juni 2023. Intervjuerna varade mellan en halvtimme och en timme. Intervjuerna spelades in och transkriberades.⁴

Intervju med tjänstepersoner som genomfört utbildningen

För det andra genomfördes en intervju med tjänstepersoner som slutfört utbildningen. I enkäten kunde utbildningsdeltagarna ange om de var intresserade av att delta i en fördjupande intervju. Därefter kontaktades utbildningsdeltagaren som uppgett att hen var intresserad. Intervjun syftade till att få en *djupare* förståelse för hur tjänstepersoner på transportföretag uppfattade utbildningen. Efter inledande bakgrundsfrågor om påverkansfaktorerna erfarenhet, kompetens och utbildning, ställde vi frågor om tjänstepersonens vilja, kunskap och möjlighet.

Intervjun hölls under våren 2023 och varade 35 minuter. Innan intervjun började berättade vi om syftet med utvärderingen liksom syftet med intervjun i fråga. Vi

⁴ För intervjuguide till dessa intervjuer, se bilaga 3.

informerade om att deltagande är frivilligt och att intervjupersonen när som helst kunde välja att avbryta. Vi frågade också om samtycke till att spela in intervjun, och meddelade hur inspelningen och transkriberingarna av denna skulle komma att förvaras.

I enkäten uppgav totalt en utbildningsdeltagare att hen och två kollegor var intresserade av en gemensam fördjupande intervju. I intervjun, som hölls på plats i företagets lokaler, deltog således tre personer. Intervjun fick därför karaktären av ett samtal mellan intervjupersonerna.⁵

Bearbetning av intervjuerna

Det inspelade intervjumaterialet lyssnades först igenom. Därefter transkriberades de resonemang som vi bedömde relevanta. Slutligen tematiseras svaren.

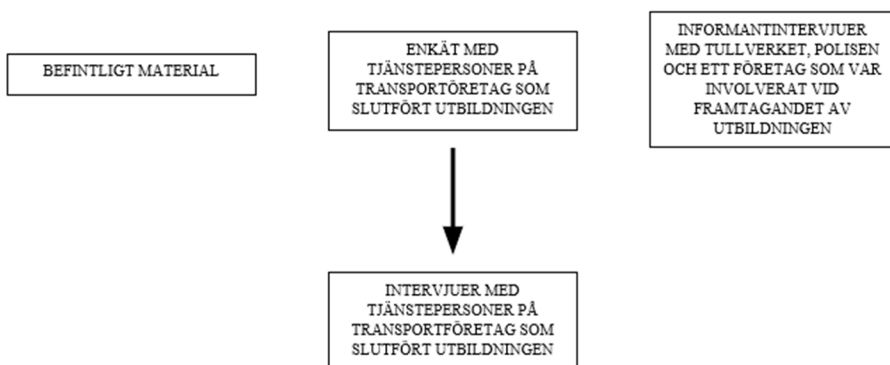


Illustration 5: materialöverblick

Etiska överväganden

Vetenskapsrådet (2002) beskriver fyra forskningsetiska principer inom humanistisk och samhällsvetenskaplig forskning. För det första ska man ”informera de av forskningen berörda om den aktuella forskningsuppgiftens syfte” (Vetenskapsrådet 2011, s. 7). För det andra har ”[d]eltagare i en undersökning [...] rätt att själva bestämma över sin medverkan” (Vetenskapsrådet 2011, s. 9). För det tredje konstaterar Vetenskapsrådet att: ”[u]ppgifter om alla i en undersökning ingående

⁵ För kontaktmejlet i sin helhet, se bilaga 4. För intervjuguide, se bilaga 5.

personer skall ges största möjliga konfidentialitet och personuppgifterna skall förvaras på ett sådant sätt att obehöriga inte kan ta del av dem” (Vetenskapsrådet 2011, s. 12). För det fjärde får ”[u]ppgifter insamlade om enskilda personer [...] endast användas för forskningsändamål” (Vetenskapsrådet 2011, s. 14).

Inför enkäten och intervjuerna har vi informerat deltagarna om utvärderingens syfte och om att medverkan är frivillig. Vidare har svaren i enkäten och i intervjuerna hanterats konfidentiellt – endast rapportförfattarna har tagit del av dem och vi har, vid behov, anonymiserat svaren när vi använt citat från enkäten eller intervjuerna i rapporten. Slutligen har svaren enkom använts i forskningssyfte.

Notera att utvärderingen inte har etikprövats eftersom den inte behandlar känsliga personuppgifter eller personuppgifter om lagöverträdelser (se Etikprövningsmyndigheten u.å.; SFS 2003:460). För att distribuera enkäten och komma i kontakt med intervjupersoner har vi dock hanterat personuppgifter som täcks av GDPR (dataskyddsförordningen) (IMY 2021). Sydsvenska handelskammaren har försett oss med de mejladresser som krävdes för att distribuera enkäten. Innan Sydsvenska handelskammaren delgav oss denna information godkändes insamlandet och spridningen av dessa uppgifter till oss av personerna i fråga. Den utbildningsdata som genererades när personer deltog i utbildningen har även vidareförmedlats till oss från Sydsvenska handelskammaren. Eftersom dessa uppgifter endast är på aggregerad nivå har Sydsvenska handelskammaren inte behövt godkännande från deltagarna för att dela denna data med oss.

Metodreflektioner

Till att börja med vill vi betona att utvärderingen av utbildningen genomfördes strax efter att utbildningen lanserades. Detta medför exempelvis att antalet företag som köpt utbildningen, liksom antalet tjänstepersoner som genomfört densamma, sannolikt kommer förändras efter det att utvärderingen slutförts.

Vidare analyserades ett avgränsat tidsintervall. Vi hade därför till exempel inte möjlighet att undersöka om tjänstepersonerna kom ihåg den information som förmedlades i utbildningen, eller om den glömdes bort efter en tid. Utbildningen lanserades i början av mars, medan enkäten och intervjuerna med tjänstepersoner som genomfört utbildningen hölls från det att utbildningen lanserades, tills mitten av juli (enkäten stängde 16 juli 2023).

Därtill har vi inte kunnat analysera den faktiska effektiviteten hos utbildningen – vi har inte kunnat mäta om utbildningen *de facto* resulterat i fler tips till Tullverket.

Detta beror dels på att utvärderingen genomfördes vid en tidpunkt när utbildningen inte pågått särskilt länge. Såldes fanns inte statistik om tips till Tullverket under perioden efter det att utbildningen lanserats. Därutöver kan man inte spåra varifrån tipsen till Tullverket kommer, samtidigt som en rad faktorer kan påverka antalet tips. Vi hade därför inte kunnat härleda om tipsen till Tullverket kom från tjänstepersoner som genomgått utbildningen eller inte. Istället undersökte rapporten därför de *förutsättningar* som gör att en utbildning kan vara effektiv eller ineffektiv. Med andra ord utforskade vi faktorerna vilja, kunskap och möjlighet.

Notera att rapporten fokuserar på den vilja, kunskap och möjlighet som tjänstepersonerna upplever och uttrycker. Vi undersökte således i huvudsak inte den faktiska viljan, kunskapen och möjligheten. Vi utforskade dock den faktiska kunskapen i den mening att vi analyserade hur många utav tjänstepersonerna som deltagit i utbildningen som kunde numret till Tullverkets tipstelefon. Gällande möjlighet försökte vi även få en bild av de faktiska snarare än de upplevda möjligheterna genom informantintervjuer med Tullverket, Polisen och en tjänsteperson på ett företag som medverkat vid framtagandet av utbildningen.

Slutligen undersökte enkäten och intervjuerna i synnerhet vilja, kunskap och möjlighet i relation till de tjänstepersoner som genomfört utbildningen. Vi fokuserade således inte på de tjänstepersoner som inte genomgick utbildningen, liksom skälen till detta. När resultatet diskuteras tar vi hänsyn till urvalets avgränsning.

5. Resultat

Denna utvärdering ämnar som bekant svara på om det kan vara effektivt att låta tjänstepersoner i transportsektorn delta i en e-utbildning för att öka deras arbete emot narkotikasmuggling och deras benägenhet att tipsa Tullverket. Eftersom vi inte kan mäta den faktiska effekten av utbildningen beaktas de förutsättningar som kringgärdar den. Dessa förutsättningar är knutna till den rättssociologiska normmodellen som pekar ut vilja, kunskap och möjlighet som avgörande påverkansfaktorer. Resultatet är indelat i avsnitt som följer denna struktur.⁶ Dessförinnan ges en bild av vilka som deltagit i utbildningen.

Utbildningsdeltagare

I samtal med utbildningsorganisatörerna⁷ framkommer det att utbildningsdeltagarna kommer från en mer varierad grupp än vad de förutspått. I enkätsvaren framgår det att utbildningsdeltagarna kommer från olika arbetsplatser och att de har olika arbetsuppgifter. Bland utbildningsdeltagarna finns bland annat logistikkoordinatorer, kundkoordinatorer, logistikchefer, lagerchefer, lagerarbetare, säkerhetsansvariga, affärsutvecklare, säljare, inköpare, VD:s och tjänstepersoner på Tullverket.

70 procent av de utbildningsdeltagare som besvarade enkäten är över 40 år (13 procent är mellan 21–30 år och 17 procent är mellan 31–40 år). 59 procent är män, medan andelen kvinnor är 41 procent. Utav dem som besvarade enkäten uppger 91 procent att de är födda i Sverige, medan 9 procent är födda utomlands (de utlandsfödda är kvinnor). 48 procent uppger att deras högsta avslutade utbildning, eller den utbildning som de för tillfället är aktiva i, är gymnasieutbildning. Motsvarande siffra för högskole- och universitetsutbildning är nästan densamma: 44 procent. 9 procent har angett ”annat” på frågan om utbildningsbakgrund. 91 procent av de som besvarade enkäten har arbetat inom transportsektorn i mer än fem

⁶ Resultatet visar emellertid att påverkansfaktorerna vilja, kunskap och möjlighet också överlappar.

⁷ Utbildningsorganisatörerna kommer från Länsstyrelsen Skåne, Polisen, Sydsvenska handelskammaren och Tullverket.

år. Resterande 9 procent har arbetat inom transportsektorn mindre än ett år. Majoriteten, 64 procent, har varit mer än fem år på sin nuvarande arbetsplats (23 procent har varit mindre än ett år på sin nuvarande arbetsplats, 5 procent har varit på sin nuvarande arbetsplats i 1–2 år och 9 procent har varit på sin nuvarande arbetsplats i 3–4 år). Medelutbildningsdeltagaren utgörs således sammanfattningsvis av en man som är född i Sverige. Han är över 40 år och har antingen gymnasial- eller högskoleutbildning. Han har slutligen arbetat mer än fem år inom transportsektorn och mer än fem år på sin nuvarande arbetsplats.

Vi kan inte se några tydliga mönster vad gäller samband mellan bakgrundsvariablerna och hur respondenterna besvarat andra frågor i enkäten. I de fall där vi identifierat samband tas detta upp i anslutning till den särskilda frågan.

Vissa tjänstepersoner uppger att de har deltagit i utbildningen eftersom deras chefer uppmuntrat eller ställt krav på deltagande. Andra har sökt sig till utbildningen efter tips från kollegor och andra kontakter, eller kommit i kontakt med utbildningen tack vare ett intresse för ämnet.

Vilja

I detta avsnitt undersöks *viljan* att arbeta emot narkotikasmuggling och att tipsa Tullverket. Här presenteras resultat från informantintervjuer, en intervju med tjänstepersoner som avslutat utbildningen och enkätsvaren. Avslutningsvis sammanfattas viljan att arbeta emot narkotikasmuggling och att tipsa Tullverket, liksom utbildningens påverkan på motivationen.

Informantintervjuer

Under informantintervjuerna beskriver både Tullverket och Polisen att transportsektorn upplevs vilja arbeta emot narkotikasmuggling och de samhällsproblem som följer av denna. Intervjupersonen från Polisen menar exempelvis att ”intresset att hjälpa till är jättestort” och att delaktighet i arbetet emot narkotikasmuggling kan betraktas som en konkurrensfördel. Vid lanseringen av certifieringssatsningen AEO beskriver till exempel Tullverkets intervjuperson att viljan hos större företag spred sig till mindre företag, eftersom några större företag bestämde sig för att endast samarbeta med underleverantörer som var AEO-certifierade. Tjänstepersonen på transportföretaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen instämmer i Tullverkets och Polisens förståelse av att

transportsektorn vill arbeta emot narkotikasmuggling, inte minst till följd av de stora samhällsproblem som knyts till denna. Informanten på transportföretaget konstaterar att “allt hänger ju ihop. Allt skräp. [...] Kan vi göra något tillsammans åt detta så måste vi göra det”. Informanten från transportföretaget betonar också att viljan att arbeta emot narkotikasmuggling är stor eftersom företaget värnar sitt rykte: “sedan är det ju så att vårt rykte, det är vi också rädda om ju. Vi vill ju inte bli involverade i någonting”.

Samtidigt vittnar intervjupersonen från Tullverket också om en varierande vilja. Intervjupersonen på Tullverket kritiserar en ofta naiv inställning och menar att vissa företag ”inte vill inse” att de utnyttjas för narkotikasmuggling: ”exempelvis [ett stort speditörförteag] – det är den största narkotikadistributören i Sverige, men det vill ju gärna inte [speditörföretagets] logistikchef erkänna. Men förmodligen är det så”. Därtill uppger Tullverket att det finns ”företag som aldrig hör av sig”. Tjänstepersonen på transportföretaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen påpekar å andra sidan att man är medveten om att företag utnyttjas för narkotikasmuggling – “vi kan ju vara överens om att vi är budbärare till den undre världen utan att vi vet om det”.

En anledning till att viljan stundom är låg kan, enligt Polisen, bero på bristande återkoppling. Tullverket har nämligen av juridiska skäl relaterade till sekretess inte möjlighet att återkoppla till tjänstepersoner på transportföretag som lämnat fruktsamma tips. Utbildningen förstås i relation till detta som ett redskap för att öka viljan, eftersom den kan öka transportföretagens förståelse för de juridiska skäl som omöjliggör återkoppling:

det är också en sådan utbildningsbit. Vi är jättetacksamma för all information. All information läses och går igenom, men det är väldigt svårt att få tillbaka. Man skickar in något i ett svart hål. Och där tror jag att själva utbildningen i sig visar på att vi är jättetacksamma, vi kommer läsa det, men tyvärr kommer ni inte få någon reaktion på det (intervjuperson från Polisen).

Polisen beskriver därtill att utbildningen även kan öka viljan att motverka narkotikasmuggling på ett övergripande plan, genom att belysa kopplingen till annan brottslighet.

Intervju med tjänstepersoner som avslutat utbildningen

Under intervjun uttrycker utbildningsdeltagarna en stark vilja att motarbeta narkotikasmuggling. Vissa deltagare menar emellertid att utbildningen i sig inte ökade deras motivation. En deltagare formulerar att utbildningen snarare “blir mer

som ett kvitto på det som vi jobbat med innan” och att alla “är väldigt suspekta [...] här ute, även innan vi såg *Min last*. Mycket frågor. Till exempel när folk skickar hit privata saker, vilket inte är okej [...] så är vi väldigt på tårna”.

I en dialog mellan två utbildningsdeltagare framkommer samtidigt att utbildningsdeltagarnas vilja inte återspeglas i branschen i övrigt:

- Hade inte vi varit här med denna avdelningen så hade vi nog inte haft samma säkerhetstänk. Det är lite det här med [branschen] – ja men det är ju hur enkelt som helst – men nej, det är det inte...

- Jag kan ge dig ett exempel. Privata paket säger vi nej nej till. Jag satt i ett möte med fyra andra [i branschen] där de [bland annat en av de största aktörerna inom branschen] överväger att sätta in sådana här utlämnings... För att underlätta för sin personal för att slippa springa på stan och hämta paket, så ville de tillåta att sätta [dem själva] som mottagare och ha ett utlämningsställe. Automatiserade. [...] Det räcker att ni har ett ruttet ägg på insidan och sedan så har ni öppnat en kanal från tredje land att bara skicka in knark [...] För att där finns ingen gränskontroll. [...] Men där har du mentaliteten [...]. Hade vi inte haft det mötet så hade [aktören] haft den logiken.

Enkät svar

I enkäten uppger majoriteten av utbildningsdeltagarna, 77 procent, att de är motiverade att arbeta brottsförebyggande under arbetstid och att kontakta Tullverket om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid. Andelen som är motiverade att kontakta Tullverket om man misstänker annan typ av smuggling under arbetstid är något lägre, 59 procent.

Utbildningen har haft inverkan på majoriteten av deltagarnas motivation. 75 procent anger att utbildningen ökat deras motivation att arbeta brottsförebyggande under arbetstid, och 90 procent upplever att de blivit mer motiverade att kontakta Tullverket om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid. Något färre, 60 procent, uppger att deras motivation att kontakta Tullverket vid misstanke om annan typ av smuggling under arbetstid har ökat.

Tabell 4: enkätrespondenternas motivation

ÄR DU EFTER GENOMGÅNGEN UT- BILDNING MER MOTIVERAD ATT:	ANTAL SVAR
Arbeta brottsförebyggande under arbetstid?	17 (77,3%)
Kontakta Tullverket om du misstänker nar- kotikasmuggling under arbetstid?	17 (77,3%)
Kontakta Tullverket om du misstänker annan typ av smuggling under arbetstid?	13 (59,1%)
Summa	47 (213,6%)

Tabell 5: enkätrespondenternas motivationsförändring i relation till utbildningen

ANSER DU ATT UTBILDNINGEN ÖKAT DIN MOTIVATION ATT:	ANTAL SVAR
Arbeta brottsförebyggande under arbetstid?	15 (75,0%)
Kontakta Tullverket om du misstänker nar- kotikasmuggling under arbetstid?	18 (90,0%)
Kontakta Tullverket om du misstänker annan typ av smuggling under arbetstid?	12 (60,0%)
Summa	45 (225,0%)

71 procent av utbildningsdeltagarna (i synnerhet kvinnor) uppger att återkoppling på deras tips till Tullverket hade fått dem att tipsa fler gånger (21 procent av dem som besvarat enkäten menar att det kanske hade gjort det, medan 7 procent anser att det inte hade haft betydelse). Vi tolkar detta som att återkoppling från Tullverket hade ökat motivationen hos tjänstepersoner inom transportsektorn.

Sammanfattningsvis tycks utbildningsdeltagarna överlag motiverade att arbeta emot narkotikasmuggling och tipsa Tullverket vid misstanke om narkotikasmuggling under arbetstid. Vidare anger majoriteten av enkätbesvararna att motivationen ökat tack vare utbildningen. Majoriteten är också villiga att kontakta Tullverket vid misstanke om annan typ av smuggling under arbetstid, och utbildningen har ökat deras motivation att göra detta. Viljan och motivationsförändringen att motverka annan typ av smuggling under arbetstid är emellertid något lägre än motsvarande siffror för motverkande av just narkotikasmuggling.

Sammanfattning

Det samlade materialet vittnar om att majoriteten av tjänstepersoner inom transportsektorn och många företag är motiverade att arbeta emot narkotikasmuggling

och att tipsa Tullverket. För företagens del pekas arbete emot narkotikasmuggling ut som en konkurrensfördel och ett sätt att värna företagets rykte. Materialet visar dock att viljan varierar, både mellan företag och mellan tjänstepersoner. Vissa företag beskrivs exempelvis som mer eller mindre medvetet naiva.

Vidare tyder materialet på att utbildningen ökat viljan att arbeta emot narkotikasmuggling och – i synnerhet – att tipsa Tullverket hos majoriteten av utbildningsdeltagarna. Detta kan exempelvis bero på att utbildningen beskriver narkotikasmugglingens samband med andra samhällsproblem och att den förklarar att Tullverket tar del av alla tips, även om de inte har möjlighet att återkoppla. Intervjun med tjänstepersoner som avslutat utbildningen visar att en del av dem som inte upplever att utbildningen ökat deras motivation var motiverade att arbeta emot narkotikasmuggling och att tipsa Tullverket redan innan utbildningen.

Kunskap

I detta avsnitt diskuteras *kunskapsdimensionen* i relation till arbetet emot narkotikasmuggling och benägenheten att tipsa Tullverket. Här presenteras resultat från informantintervjuer, intervjun med tjänstepersoner som avslutat utbildningen och enkätsvaren. Avslutningsvis sammanfattas kunskapsdimensionen och utbildningens påverkan på denna.

Informantintervjuer

Informanterna från Tullverket och Polisen ger en mångtydig bild av tjänstepersoner i transportsektorns kunskap om arbete emot narkotikasmuggling. Stundom framställs deras kunskap som bristfällig. Intervjupersonen från Polisen ”tror inte kunskapen är sådär våldsamt hög” och intervjupersonen från Tullverket beskriver att kunskapsnivån ”kan skifta väldigt mellan olika företag”. Intervjupersonen på transportföretaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen konstaterar också att de anställda har behov av ytterligare kunskap, även om de arbetat på företaget en tid: ”jag tror att det är viktigt att – skulle vi anställa någon ny här – så även om det har gått ett år så tror jag det hade varit bra att investera i den här utbildningen”.

Å andra sidan antas tjänstepersoner i transportsektorn ha en övergripande förståelse för att narkotikasmuggling förekommer och att den orsakar stora samhällsproblem. Därtill förstås tjänstepersoner i transportsektorn som värdefulla kunskapsbärare: ”det är ju de [tjänstepersonerna i transportsektorn] som sitter med sin specialistkunskap.

[...] Egentligen är det speditörerna som vet mest. [...] Han vet ju avsändare, mottagare, vad det är för specifikt gods” (intervjuperson från Tullverket). Tjänstepersoner i transportsektorn har dessutom inte enbart kunskap om enskilt gods som de kan förmedla till Tullverket, de kan även informera Tullverket om ytterligare indikatorer som borde uppmärksammas för att underlätta arbetet emot narkotikasmuggling generellt:

vi har ju fått fram några i branschen som verkligen tänker och fått sin personal att tänka till och med att diskutera nya mönster eller nya modus. [...] Så de har ju lagt till indikatorer som vi inte hade tänkt på som vi lägger till och pratar med andra om (intervjuperson från Tullverket).

Detta bekräftas av intervjupersonen på företaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen. Hen beskriver hur de:

blev intervjuade av dem [Tictac som producerade utbildningen] också. Och sedan skulle de skriva ett litet manus och det fick vi ju rigga till ganska många gånger för de hade, precis som du kanske, inte erfarenhet av hur det går till (intervjuperson från företaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen).

Tullverket och Polisen tycks vidare uppfatta tjänstepersoner i transportsektorn som ovetandes kunskapskällor – de har information som de kanske inte förstår är värdefull. Utbildningen har emellertid potential att göra tjänstepersoner i transportsektorn medvetna om att de är kunskapsbärare:

[kunskapen är] framförallt inte så våldsamt hög [gällande] hur enkelt det är egentligen att hjälpa oss. Man behöver inte sitta med hela kakan, utan det är de här små pusselbitarna som vi oftast vill ha! Och att vi vill just ha de här små pusselbitarna. Det tror jag – den kunskapen – kan en sådan här utbildning ge. Det behöver inte vara så superdetaljerat (intervjuperson från Polisen).

Intervju med tjänstepersoner som avslutat utbildningen

Under intervjun uppger deltagarna som avslutat utbildningen att de har tillräcklig kunskap för att förebygga narkotikasmuggling och tipsa Tullverket. En deltagare berättar att hen “har varit ifrån branschen ett bra tag, så jag... Den kunskap jag har är gammal men samtidigt är det ganska sund logik”.

Vissa deltagare, som beskriver att de själva arbetat inom transportsektorn en längre tid, menar att de inte lärde sig särskilt mycket av utbildningen, men att den sannolikt bidrar med kunskap till dem som är nya inom branschen:

jag tror att frågar du de yngre så tror jag att det har gett mer. Jag menar tittar vi på detta, vi har varit med i gemet ganska länge. Vi är ganska säkerhetsmedvetna [...] Men de yngre då som är nya i gemet liksom *ah – ska man tänka såhär!* [...] Den [utbildningen] var som sagt bekräftande av gammal kunskap och lite nya tänk och så vidare.

Enkät svar

100 procent av utbildningsdeltagarna uppger att de vet var det ska vända sig om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid. 87 procent av utbildningsdeltagarna som besvarat enkäten anger att kunskapen om detta har ökat tack vare utbildningen, medan 13 procent inte upplever någon skillnad efter utbildningen.

Tabell 6: enkätrespondenternas kunskap om var de ska vända sig om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid

VET DU VAR DU SKA VÄNDA DIG OM DU MISSTÄNKER NARKOTIKAS- MUGGLING UNDER ARBETSTID?	ANTAL SVAR
Ja, och jag upplever en ökad kunskap efter genomgången utbildning	20 (87,0%)
Ja, men jag upplever ingen skillnad efter genomgången utbildning	3 (13,0%)
Osäker	0 (0,0%)
Nej	0 (0,0%)
Summa	23 (100,0%)

På den bredare frågan – anser du att du har *tillräcklig* kunskap om hur du ska agera om du misstänker narkotikasmuggling under arbetstid? – anger 87 procent att de har tillräcklig kunskap. 78 procent av dessa enkätbesvarare uppger att deras kunskapsnivå har ökat tack vare utbildningen (det är framförallt kvinnor som uppger att kunskapen har ökat efter utbildningen), medan 9 procent inte upplever någon skillnad i kunskapsnivå (det är framförallt män och de som varit på arbetsplatsen i mindre än ett år som inte upplever någon skillnad i kunskapsnivå efter utbildningen⁸). 13 procent upplever att de delvis har tillräcklig kunskap om hur de

⁸ I enkäten framkommer en annan bild än i intervjuerna med tjänstepersoner som avslutat utbildningen, som istället menar att utbildningen kan vara särskilt värdefull för dem som varit på arbetsplatsen en kortare tid.

ska agera om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid. Alla dessa utbildningsdeltagare menar att kunskapen har ökat på grund av utbildningen.

Tabell 7: enkätrespondenternas upplevelse av deras kunskapsnivå gällande hur de ska agera om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid

ANSER DU ATT DU HAR <i>TILLRÄCKLIG</i> KUNSKAP OM HUR DU SKA AGERA OM DU MISSTÄNKER NARKOTIKASMUGGLING UNDER ARBETSTID?	ANTAL SVAR
Ja, och kunskapen har ökat efter genomgången utbildning	18 (78,3%)
Ja, men jag upplever ingen skillnad efter genomgången utbildning	2 (8,7%)
Delvis, och kunskapen har ökat efter genomgången utbildning	3 (13,0%)
Delvis, men jag upplever ingen skillnad efter genomgången utbildning	0 (0,0%)
Nej, men kunskapen har ökat efter genomgången utbildning	0 (0,0%)
Nej, och jag upplever ingen skillnad efter genomgången utbildning	0 (0,0%)
Summa	23 (100,0%)

Sammanfattningsvis uppger alla utbildningsdeltagare som besvarat enkäten att de vet var de ska vända sig om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid. Majoriteten upplever att kunskapen ökat i och med utbildningen, medan en minoritet hade kunskap om detta redan innan utbildningen. Något färre, men en stor majoritet, anger att de även har tillräcklig övergripande kunskap om hur de ska agera om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid. Merparten av dessa upplever att utbildningen ökat deras kunskapsnivå. En grupp utbildningsdeltagare uppger dock att de endast delvis har tillräcklig kunskap om hur de ska agera om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid. Alla dessa upplever att kunskapen har ökat på grund av utbildningen.

Sammanfattning

Materialet tyder sammanfattningsvis på att kunskapsnivån om arbetet emot narkotikasmuggling och om hur och när man bör tipsa Tullverket varierade innan utbildningen bland tjänstepersoner i transportsektorn. Vissa beskriver kunskapen som bristfällig, medan andra skildrar den som skiftande. I materialet framkommer dock också uppfattningen att tjänstepersoner inom transportsektorn har stor

kunskap, men att de stundom är omedvetna om att den kunskap och information som de besitter är relevant för myndigheter.

Efter utbildningen uppger samtliga utbildningsdeltagare som besvarat enkäten att de vet var de ska vända sig om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid. Majoriteten upplever också att de har tillräcklig kunskap om hur de ska agera om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid. Majoriteten anger att kunskapen har ökat tack vare utbildningen. Intervjun med tjänstepersoner som avslutat utbildningen tyder på att vissa av dem som inte upplevde att kunskapen ökat tack vare utbildningen redan hade god kunskap eftersom de arbetat inom branschen en längre tid.

Möjlighet

I detta avsnitt utreds *möjligheten* att arbeta emot narkotikasmuggling och att tipsa Tullverket. Här presenteras resultat från informantintervjuer, intervjun med tjänstepersoner som avslutat utbildningen och enkätsvaren. Resultatet från de olika materialtyperna har många likheter, men också vissa skillnader. Avslutningsvis sammanfattas möjligheten att arbeta emot narkotikasmuggling och att tipsa Tullverket, liksom utbildningens förmåga att överkomma hinder i detta arbete.

Informantintervjuer

Nedan diskuteras svårigheter i arbetet emot narkotikasmuggling och huruvida utbildningen *Inte i min last!* kan bidra till att lösa dessa svårigheter.

Hinder i arbetet emot narkotikasmuggling

Under informantintervjuerna betonas ett flertal hinder i arbetet emot narkotikasmuggling. Till att börja med konstaterar både Tullverket och Polisens intervjupersoner att narkotikasmugglingen kommer fortgå så länge det finns pengar att tjäna, och att det kommer finnas pengar att tjäna så länge narkotikakonsumtionen pågår. Problemet med narkotikasmuggling förstås härstamma från problemet med narkotikakonsumtion:

och sen har du problemet att den rike mannen då liksom tycker att dra en kokslina på en fest, det är ju helt okej, och sen är det ju någon då som ska sälja och någon tar in så det är ju liksom hela kedjan som är tokig. Och det verkar ju som att ungdomar – de mår inte bra idag (intervjuperson från Tullverket).

Därför, konstaterar Polisen, ”är [det] kanske sådana bitar som kanske är absolut mest brottsförebyggande – att man helt enkelt inte vill ta droger” (intervjuperson från Polisen).

Gällande narkotikasmugglingen i sig identifierar informanterna ytterligare hinder. Ett av de mest framträdande hindren är mängden narkotika som smugglas:

alltså det väljer ju in, alltså under mina 30 år här har det liksom gått från att du var glad att du tog ett kilo cannabis. Idag tar vi ju 500–600 kilo (intervjuperson från Tullverket).

alltså skillnaden i mängden beslag – alltså hur stora beslagen är – har ju ökat ofantligt. Det visar ju också att tillgången är väldigt väldigt stor. Om man tittar på den biten så ser det helt annorlunda ut om man jämför med hur det såg ut för tio år sedan, eller ännu värre, för 20 år sedan, så att säga. Tillgången har ju ökat mycket mycket mycket mycket mer (intervjuperson från Polisen).

Den stora mängden narkotika utgör ett problem i relation till myndigheternas resurser. Intervjupersonen från Tullverket beskriver sin arbetsplats som ”lilla Tullverket, vi är inte en så stor myndighet” och fortsätter ”problemet är ju att vi är för få för att åka ut med det vi skulle vilja göra”. Intervjupersonen från företaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen instämmer: ”de [myndigheterna] har ju inte resurser att kontrollera allt”.

Därutöver tillkommer hinder på grund av informationens natur. Intervjupersonen från Tullverket konstaterar att ”informationen är ju tyvärr färskvara”.

Arbetet emot narkotikasmuggling påverkas slutligen också av juridiska omständigheter. Polisens intervjuperson uttrycker visserligen att det är förhållandevis lätt att arbeta med grova narkotikabrott – ”då har vi lagstiftningen i ryggen” – men betonar juridiska utmaningar. Polisen nämner en straffminskning av narkotikabrotten, i den mening att praxis förändrades: ”att man fick inte riktigt lika mycket straff av det och där kan jag ju tycka att efter det har det ju blivit värre. Alltså just att den här storskaliga smugglingen har blivit värre”. Därtill upplever intervjupersonen på Polisen sekretessen som försvårande: ”den brottsförebyggande biten och sådant hade ju kunnat vara mycket bättre [...] alltså sekretessen sätter ju vissa hinder [för samverkan] mellan myndigheter”. ”Men”, fortsätter intervjupersonen:

oftast, om man är väldigt beläst och kan sin sekretesslagstiftning, så kan man bryta sekretessen på helt lagliga sätt men då måste man vara rätt kunnig. Och är man inte så jättekunnig så är det lätt att gömma sig bakom sekretessen (intervjuperson från Polisen).

Sekretessen upplevs även utgöra ett hinder eftersom den begränsar återkopplingen till de som tipsat Tullverket. Intervjupersonen från transportföretaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen beskriver sekretessens nackdelar:

hade jag upptäckt något och jag hade tipsat Tullen – jag hade nog gärna velat ha lite feedback också för att få lite såhär *åh vad skönt att jag har stoppat någonting här* och då berättar jag för någon som liksom lyfter det ännu mer (intervjuperson från företaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen).

Från Tullverkets sida pekar intervjupersonen på ytterligare juridiska hinder som uppstår till följd av det upplevda idealet om öppna gränser, GDPR (som gör att färre tjänstepersoner på Tullverket får ta del av vissa uppgifter från företagen) och omvänd bevisning: ”om du kommer med nio båtmotorer och vi kollar och du kan säga att jag hittade dem där borta, då ska vi bevisa att du inte hittade dem där. [...] Vi gör det nästan lite för enkelt”. Intervjupersonen från Tullverket sätter sitt hopp till en lagöversyn av Tullverkets befogenheter. Intervjupersonen från transportföretaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen för ett liknande resonemang om juridiska hinder kopplade till frihandel och konstaterar att ”kommer det gods från EU-länder, då är det ju frihandel”. Intervjupersonen fortsätter: ”ofta ställer vi ju en fråga *vad är det?* Men de behöver ju inte skriva vad det nu är [...] i och med att vi är med i EU [...] och det är det som ställer till det”. Transport till och från länder utanför EU är annorlunda:

när man har med de länderna att göra, som inte är med i EU, då har man en lite bättre kunskap om vad det är för produkter man kör. Vad det är för gods. För då måste man ta reda på det (intervjuperson från företaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen).

Intervjupersonerna nämner även effektivitetskrav på tjänstepersoner i transportsektorn som ett potentiellt hinder i arbetet emot narkotikasmuggling:

är du speditör så ska du ju tjäna pengar åt arbetsgivaren. Du ska bli effektivare och effektivare [...]. Du ska ju presentera mer lille vän. [...] Du ska driva in företag – nya kunder. Och då kanske den här tiden, att man tänker till, den stressas bort lite grann (intervjuperson från Tullverket).

Intervjupersonen på transportföretaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen beskriver hur tidspressen kan göra att telefonkön när man vill tipsa Tullverket blir ett hinder:

sedan är det viktigt tycker jag att man inte ska sitta i telefonkö i en timme. Det gör ju att du lägger på. Du har inte tid. Detta är ju något som inte ingår i dina normala arbetsuppgifter. Men det vet man ju att om man ringer Polisen eller Tullen så kan det vara jättelånga kötider (intervjuperson från företaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen).

Utöver ovan nämnda hinder betonar intervjupersonen från transportföretaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen att det varken är möjligt eller önskvärt att transportföretag granskar och misstänkliggör alla kunder. Intervjupersonen konstaterar att "vi ska ju inte, det hade varit livsfarligt för oss att gå in i någonting. Vi måste ju bara tipsa Tullen. [...] Vi har inte rätt att göra det juridiskt heller så att säga." och konstaterar avslutningsvis: "vi ska ju inte misstänkliggöra våra kunder [...] Vi ska ju inte agera som extrapoliser".

Utbildningen – ett sätt att överkomma hinder i arbetet emot narkotikasmuggling?

Informanterna från Tullverket och Polisen menar att e-utbildningen *Inte i min last!* kan bidra till att överkomma vissa hinder i arbetet emot narkotikasmuggling. Tjänstepersonerna i transportsektorn har förmåga att fungera som ytterligare resurser för myndigheterna, som lider av resursbrist i relation till det omfattande inflödet av narkotika. Informanterna konstaterar:

ju mer information vi får in av företagen med manifest eller bokningsuppgifter desto effektivare blir vi ju. Och kan vi då även få branschen att tänka tull och se med tullögon, lite polisaspekter, alltså väcka deras empati och samhällsansvar, så visst ger det mervärde, det kan vi ju se. Genom åren har vi haft jättestora fina beslag (intervjuperson från Tullverket).

när vi börjar titta på någonting så ser vi det [...] kan vi få in ett bra tips som tar 300 kg kokain, ja då är den betald, den här utbildningen, för samhället (intervjuperson från Polisen).

Intervjupersonen från Tullverket fortsätter:

någon gång varje år kan man väl säga – vi får någonstans mellan 40–100 tips beroende på hur många vi har varit – och av det då så har det alltid resulterat i ett eller flera bra beslag (intervjuperson från Tullverket).

Intervjupersonen från transportföretaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen beskriver på liknande sätt att de kan vara extra ögon och öron åt myndigheterna: "jag och vi kan inte göra någonting själva, utan ju fler vi är som är öppna och som liksom lyssnar och ser, desto lättare är det".

Därtill beskrivs en utbildning som denna som ett billigt sätt att få information på, när utbildningen väl finns på plats är kostnaderna relativt låga. Dessutom kan den digitala utbildningen nå långt fler än de få företag som Tullverket hinner utbilda fysiskt.

Att tipsa Tullverket, liksom att ta del av utbildningen i sig, förstås slutligen som genomförbart för tjänstepersoner i transportsektorn: ”jag tror inte det behöver vara så mycket mer än just en sådan här utbildning att man får en heads up” (intervjuperson från Polisen).

Intervjupersonen från företaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen belyser att även andra utbildningar kan fungera brottsförebyggande: ”sedan har vi ju här även sådana här små utbildningar på IT-kapningar och dylikt. Det går lite hand i hand”.

Trots att utbildningen i stor utsträckning beskrivs i positiva ordalag under informantintervjuerna formuleras även hinder. För det första pekas priset på utbildningen ut som ett potentiellt hinder. Intervjupersonen från Tullverket säger:

jag kan ju tycka att priset är ett första [hinder]. Jag tror – jag har pratat med några speditörer – och jag tror inte i denna ekonomiska situation som många har att du lägger 500 spänn på det här. Tyvärr. Allt som vi [Tullverket] delar ut är ju helt gratis (intervjuperson från Tullverket).

För det andra resonerar informanten från Polisen om svårigheter att nå rätt målgrupp – de mindre seriösa transportföretagen förväntas inte visa intresse för en frivillig utbildning som denna, samtidigt som dessa företag i särskilt stor utsträckning kan nyttjas för narkotikasmuggling.

För det tredje menar informanten från Polisen att utbildningen behöver vara återkommande för att vara framgångsrik, vilket utbildningen *Inte i min last!* inte är i dagsläget. Precis som på andra företag och organisationer byts personalen på transportföretag ut. Därför behöver utbildningen vara ”återkommande och ett naturligt inslag i deras vardag” (intervjuperson från Polisen).

För det fjärde belyser intervjupersonen från Polisen nackdelar med en digital utbildning:

det absoluta drömscenariot är egentligen att det hade kommit ut Tull och Polis till speditörerna och pratat med dem, för det är alltid lättare [...] Att man verkligen hade varit på plats. För det är oftast då man får de bra frågorna som man kan besvara. [...] Det hade blivit mycket bättre. Det hade blivit mer trovärdigt (intervjuperson från Polisen).

I det digitala formatet kan utbildningen inte skräddarsys. Samtidigt konstaterar intervjupersonen från företaget som medverkat vid framtagandet av utbildningen att transportsättens natur är mycket varierande – ”vi kan ju få en transportbokning på femtioelva olika sätt”. Därtill sker transporten med en mängd olika transportmedel som skiljer sig åt. Företag anordnar transporter med alltifrån lastbil till tåg, fartyg och flyg. Samtidigt menar intervjupersonen från Polisen att det är en omöjlighet att besöka en större mängd transportföretag fysiskt.

Sist men inte minst menar intervjupersonen från Tullverket att det brottsförebyggande arbetet underlättas om man börjar med företagsledningen: ”vi börjar alltid högst upp så att det [brottsförebyggande arbetet] ska kunna sprida sig ner” (intervjuperson från Tullverket). Denna typ av kontakt är inte möjlig i den digitala utbildningen *Inte i min last!*. Betydelsen av arbetsplatskulturen – i synnerhet ledningens inställning – betonas även vid informantintervjun med tjänstepersonen som medverkat vid framtagandet av utbildningen.

Intervju med tjänstepersoner som avslutat utbildningen

Nedan diskuteras möjligheter och hinder i transportföretagens arbete emot narkotikasmuggling som tjänstepersoner som avslutat utbildningen identifierade under intervjun. Därefter behandlas huruvida utbildningen *Inte i min last!* kan bidra till att lösa dessa svårigheter.

Möjligheter och hinder i transportföretagens arbete emot narkotikasmuggling

Intervjupersonerna beskriver överlag möjligheterna att arbeta emot narkotikasmuggling och tipsa Tullverket som goda. En rad förutsättningar gör arbetet möjligt. För det första beskrivs företagsspecifika rutiner och riktlinjer som viktiga i arbetet. Ett företag har exempelvis en rutin för att öppna, kontrollera och registrera alla paket. För det andra anses tekniska redskap, såsom slutna transporter med specialdesignade containrar för känsligt gods, underlätta arbetet. För det tredje upplever intervjudeltagarna inga juridiska hinder. För det fjärde anser de sig ha gott om tid att utföra sina arbetsuppgifter vilket underlättar arbetet emot narkotikasmuggling. För det femte upplevs arbetsplatskulturen som avgörande i arbetet emot narkotikasmuggling. En intervjuperson beskriver att de har “en säkerhetschef här på två hela tiden och vi har hennes fulla stöd”. Intervjupersonen fortsätter: “är de [nyanställda] osäkra så kommer de ju och frågar. Vi har så pass öppet så, *kom och kolla på detta!*”.

Samtidigt identifierar intervjupersonerna hinder i arbetet emot narkotikasmuggling. Som vi sett kan arbetsplatskulturen underlätta arbete emot narkotikasmuggling, men den kan också utgöra ett hinder:

problemet är nog att du har olika företagskulturer som gör att folk inte vill eller känner att de vågar. Där tror jag att du har det stora hindret. Men ger du dina medarbetare *du har mitt mandat – agera!*, då agerar man också.

Ett annat hinder är ekonomiska förutsättningar. Två intervjudeltagare diskuterar:

- Vad gäller transporter här ifrån då bokar tjejkorna ofta transporter och då har vi liksom – vi går alltid utefter ett benchmark – vi vill ha in tre priser för att kunna säga [...] och då vet vi också att vi har seriösa transportörer. Vi kör inte med Ola Karlssons och så vidare. Utan det är de stora, det är Schenker och det är DHL och alla de här...
- Fast där har vi egentligen en skillnad. När mottagaren betalar, då kan det komma sådana här...
- Ja, då kan det komma lite suspekta bilar...
- Alltså en vanlig personbil kan ju komma.

Även om arbetsgivaren upplevs villig att betala mer för seriösa transporter finns således inte alltid den möjligheten när en kund betalar eller arrangerar transporten.

Utbildningen – ett sätt att överkomma hinder i arbetet emot narkotikasmuggling?

Utbildningsdeltagarna uttrycker överlag att “upplägget som sådant [på utbildningen] var ganska bra”. De identifierar emellertid en rad hinder med utbildningen, liksom förbättringsmöjligheter kopplade till vissa av dessa.

För det första beskriver deltagarna att kunskap om hur man arbetar emot narkotikasmuggling i stor utsträckning fås genom praktisk erfarenhet: “du ska ju ha en blick för det ju. Det är det som är det svåra att lära de yngre [...] Nya anställda [...] vet inte riktigt förrän de har varit här egentligen, första gången, hur det går till”. Kunskapen förstås med andra ord delvis som en färdighet – en blick – som inte kan erhållas genom en utbildning.

För det andra påpekar en deltagare att transportföretag är en bred målgrupp vilket gör att utbildningens innehåll stundom inte korresponderar med transportaktörens verksamhet. Intervjupersonen ger två exempel:

det är så man missar lite grann i den här utbildningen då [...]. Ni talar hellaster, det vill säga det kommer en bil från en avsändare till en mottagare. Då har man ju kontroll på flödet om man säger [...] men går det via en terminal och samlas med annat gods så har man inte riktigt den kontrollen. [...] Vi vet bara att någon gång i denna vecka kommer det in [...] men om det skiljer på en dag [...] det är det ingen som reagerar på...

Intervjupersonen fortsätter:

plus att det har då stått på en yta där andra människor opererar som kan ha tömt våra lådor på skit redan på terminalen där den omlastas. Så när den väl kommer hit så är den tömd på eventuellt extra innehåll. [...] Och vi märker ju inte det om det inte är en säkerhetsstepp på, för vi har inte sett paketet när det går från Italien, Spanien, Tjeckien, Amsterdam, you name it, vi har ju inte sett paketet i original. Så när det kommer hit så reagerar inte vi på om tejen har brutits.

För det tredje efterfrågar intervjupersonerna fysisk närvaro från Tullverket. En deltagare uttrycker exempelvis:

sedan tror jag ni vinner mer på att även ha... att komma ut. [...] *Vad hade ni gjort om ni hade haft ett snitt? Hade det varit suspekt, hade det varit något som du...?* Något sådant tror jag på. Plus att då Tullen visar sig. Och har liksom något paket med både det här [e-utbildningen] och att man kan välja så att ni kommer ut.

För det fjärde identifierar deltagarna nackdelar med att utbildningen genomförs individuellt.

När du sitter och gör den här *Inte min last* så sitter du ju själv. Du diskuterar inte med någon kollega. [...] Det är väl nackdelen med det hela. Hade man haft någonting som grupp, om man får diskutera om vad man ser, vad alla står med det här. Känns det bra, liksom? [...] Någonting som gör att det diskuteras och att man känner en behaglighet att kunna tipsa. Visst det kan vara ett komplement att köra det här enskilt, men sedan att man har någonting där företaget kanske ska gå igenom där man samtalar [...] Diskutera i grupp. Det tror jag på.

Att utbildningen genomförs individuellt ses således inte som en nackdel i sig, men intervjupersonen beskriver att det individuella momentet behöver kompletteras med kollektiva aktiviteter.

För det femte uttrycker deltagarna att det är otillräckligt att genomföra en utbildning vid ett enskilt tillfälle. Utbildningen måste följas upp på arbetsplatsen. Man kan inte bara:

sälja in detta rakt upp och ner. Du har ju ofta, på större företag, någon som är säkerhetsansvarig. Att gå på dem så att de kör det internt och har en liten uppföljning. Och får medarbetarna att vilja och att våga.

Resonemangen om individuell utbildning och uppföljning knyter an till arbetsplatskulturen. Intervjupersonerna menar att:

företaget då som gör den här utbildningen måste skapa en öppenhet vad det gäller det hela. Och skapa sig rutiner. Och våga säga ifrån. Annars blir det bara slentrian. Man gör utbildningen, man får sitt diplom, sedan är det det.

Enkät svar

Majoriteten av utbildningsdeltagarna som besvarat enkäten, 91 procent, uppger att de har möjlighet att agera om de misstänker narkotikasmuggling. En mindre grupp, 9 procent, upplever att de endast delvis har möjlighet till detta (alla som uppgett att de delvis har möjlighet att agera om de misstänker narkotikasmuggling är kvinnor). Utbildningsdeltagarna som besvarat enkäten identifierar ett flertal faktorer som gör det möjligt att agera om de misstänker narkotikasmuggling. Tullverkets blotta existens uppges som en möjliggörande faktor, liksom kunskap om när och hur man kontakter Tullverket. För att upprätthålla kunskap om detta efterfrågas återkommande utbildning från myndigheter, gärna med specifika och detaljerade exempel på hur narkotikasmuggling kan gå till och förhindras. I detta sammanhang nämns även viljans betydelse för att förebygga narkotikasmuggling. Utbildningsdeltagarna som besvarat enkäten nämner även hinder som försvårar möjligheten att agera om man misstänker narkotikasmuggling. I de öppna enkätsvaren resonerar utbildningsdeltagarna kring okunskap och rädsla. Därtill konstaterar en respondent att det inte finns ”en chans att man kan vara uppmärksam på alla sändningar”. Även för tjänstepersonerna i transportsektorn utgör mängden försändelser således ett hinder.

Tabell 8: enkätrespondenternas möjlighet att agera vid misstanke om narkotikasmuggling

HAR DU MÖJLIGHET ATT AGERA OM DU MISSTÄNKER NARKOTIKASMUGGLING?	ANTAL SVAR
Ja	21 (91,3%)
Delvis	2 (8,7%)
Nej	0 (0,0%)
Summa	23 (100,0%)

Majoriteten av enkätbesvararna, 65 procent, anger att det finns förutsättningar för deras arbetsplats att skydda sig emot att utnyttjas för narkotikasmuggling. 30 procent menar att detta delvis är möjligt. En förutsättning för att arbetsplatsen ska kunna skydda sig emot att utnyttjas för narkotikasmuggling som återkommande nämns i enkätsvaren är rutiner. En annan förutsättning som betonas i enkäten är betydelsen av en arbetsplatskultur som uppmuntrar till samarbete och dialog. I vissa enkät svar nämns även att en mindre mängd personal kan underlätta arbetet, liksom närvaro av vakter och att arbeta i stängda utrymmen. 4 procent av utbildningsdeltagarna menar att det *inte* finns förutsättningar för deras arbetsplats att skydda sig emot att utnyttjas för narkotikasmuggling. Bland hindren som knyts till arbetsplatsen återfinns tidsbrist och svårigheter kopplade till att vissa företag är stora och komplexa i sin organisationsstruktur. Därutöver konstaterar en utbildningsdeltagare att det räcker att ett ägg är ruttet för att organisationens postala flöde ska utnyttjas för narkotikasmuggling.

Tabell 9: enkätrespondenternas upplevelse av arbetsplatsens möjlighet att skydda sig emot att utnyttjas för narkotikasmuggling

ANSER DU ATT DET FINNS FÖRUTSÄTTNINGAR FÖR DIN ARBETSPLATS ATT SKYDDA ER EMOT ATT UTNYTTJAS FÖR NARKOTIKASMUGGLING?	ANTAL SVAR
Ja	15 (65,2%)
Delvis	7 (30,4%)
Nej	1 (4,3%)
Summa	23 (100,0%)

Sammanfattningsvis upplever majoriteten av utbildningsdeltagarna som besvarat enkäten att de har möjlighet att agera om de misstänker narkotikasmuggling. En mindre majoritet anger även att arbetsplatsen kan skydda sig emot att utnyttjas för narkotikasmuggling.

Sammanfattning

Sammantaget ger materialet exempel på både möjligheter och hinder kopplade till arbetet emot narkotikasmuggling inom transportsektorn, liksom utbildningens potential att bidra till att överkomma dessa hinder.

På en övergripande nivå, gällande samhället i stort, identifieras ett flertal hinder i arbetet emot narkotikasmuggling inom transportsektorn. Det mest framträdande hindret är mängden narkotika i relation till myndigheternas resurser. Därtill diskuteras informationens natur (information som färskvara) och juridiska hinder, i synnerhet kopplade till frihandel och sekretess.

Transportföretagens arbete emot narkotikasmuggling underlättas framförallt av rutiner och en uppmuntrande arbetsplatskultur. Här anses ledningens inställning till arbetet emot narkotikasmuggling särskilt avgörande. I relation till transportföretagens arbete emot narkotikasmuggling urskiljs emellertid också hinder. Även för företagen utgör mängden gods i relation till antalet tjänstepersoner ett betydande hinder. Därtill uppges effektivitetskrav (tidsbrist och/eller ekonomiska begränsningar vid transportbokningar) kunna försvåra arbetet emot narkotikasmuggling.

Utbildningen *Inte i min last!* anses ha potential att överkomma vissa hinder i arbetet emot narkotikasmuggling. Genom utbildningen blir fler tjänstepersoner på transportföretag uppmärksamma på eventuell narkotikasmuggling och kunniga angående hur och när de bör tipsa Tullverket. Utbildningens utformning möjliggör att fler företag och tjänstepersoner nås än vad som hade varit fallet om Tullverket endast hade genomfört fysiska utbildningsinsatser. Utbildningens korta och digitala format ses också som en underlättande faktor, som gör att tjänstepersoner har tid att ta del av den.

Utbildningen har dock vissa begränsningar. För det första kan priset på utbildningen göra att färre företag väljer att köpa den. Det upplevs särskilt svårt att nå de transportföretag som kanske är i störst behov av utbildningen. För det andra kan utbildningens på förhand fastslagna innehåll utgöra en nackdel, eftersom målgruppen är bred, både med avseende på vilka aktörer som köpt utbildningen (kunderna är både privata och offentliga samtidigt som de arbetar med en rad olika

transportslag) och med avseende på vilka arbetsuppgifter som de enskilda tjänstepersonerna har. För det tredje upplevs det som en nackdel att utbildningen inte ges återkommande under en längre period. Kunskapen och betydelsen av arbetet emot narkotikasmuggling riskerar att falla i glömska, både hos enskilda tjänstepersoner och hos företaget i stort när tjänstepersoner byter arbetsplats. För det fjärde genomförs utbildningen individuellt, vilket upplevs minska dess inflytande på arbetsplatskulturen, som identifieras som en avgörande faktor i arbetet emot narkotikasmuggling. För det femte kan viss kunskap om arbetet emot narkotikasmuggling endast fås genom praktisk erfarenhet, genom att arbeta i transportsektorn.

Med detta sagt uppger majoriteten av utbildningsdeltagarna att de har möjligt att agera om de misstänker narkotikasmuggling. En majoritet anger även att arbetsplatsen kan skydda sig emot att utnyttjas för narkotikasmuggling.

6. Diskussion

Narkotikasmugglingen till Sverige – som i huvudsak sker via Skåne, i synnerhet via Öresundsbron där narkotikan döljs i legal last – ökar. Samtidigt fastslår Sveriges ANDTS-strategi att målet är ett narkotikafritt samhälle. Att motverka införsel och illegal handel med ANDTS-produkter är därför prioriterat. Även i det regionala projektet *Skåne tillsammans mot narkotika!* finns minskat inflöde av narkotika som ett tema. För att minska införseln av narkotika har man tagit fram e-utbildningen *Inte i min last!* som riktar sig till tjänstepersoner inom transportsektorn, inte minst till speditörer och verksamhet som knyter an till vägtransport. Utbildningen har som mål att förebygga narkotikasmuggling i transportsektorn, i synnerhet genom att få in fler tips till Tullverket.

I detta kapitel diskuterar vi om utbildningen *Inte i min last!* kan ha förutsättningar att öka arbetet emot narkotikasmuggling och benägenheten att tipsa Tullverket, och därigenom bidra till situationell brottsprevention. Slutligen resonerar vi kring kvarstående hinder och utbildningens begränsningar, liksom vägen framåt.

Kan utbildningen öka arbetet emot narkotikasmuggling och benägenheten att tipsa Tullverket?

Enligt normmodellen (Hydén 2002; Wickenberg 1999) behöver tjänstepersoner inom transportsektorn både vilja, kunskap och möjlighet för att arbeta emot narkotikasmuggling och tipsa Tullverket i större utsträckning.

För det första pekar utvärderingens material på att en stor del av tjänstepersonerna inom transportsektorn och många företag är *motiverade* att arbeta emot narkotikasmuggling och att tipsa Tullverket, även om viljan varierar, i synnerhet mellan olika företag. Materialet tyder också på att utbildningen i stor utsträckning har ökat motivationen att arbeta emot narkotikasmuggling och, i än större utsträckning, att tipsa Tullverket.

För det andra beskriver materialet att *kunskapsnivån* gällande narkotikasmuggling bland transportföretag är varierande och stundom bristfällig. Materialet tyder också på att tjänstepersoner på transportföretag är ovetande om att de besitter kunskap som kan vara användningsbar för Tullverket (i själva verket har tjänstepersonerna på transportföretag i vissa avseenden mer information om narkotikasmuggling än Tullverket). Utbildningen tycks ha förmågan att höja kunskapsnivån bland deltagarna. Efter utbildningen uppger alla utbildningsdeltagare som besvarat enkäten att de vet var de ska vända sig om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid. Majoriteten upplever också att de har tillräcklig kunskap om hur de ska agera om de misstänker narkotikasmuggling under arbetstid.

För det tredje tyder materialet på att transportföretag och deras tjänstepersoner i stor utsträckning har *möjlighet* att arbeta emot narkotikasmuggling och att detta arbete kan bidra till att lösa utmaningen med mängden gods i relation till antalet tjänstepersoner på Tullverket. Tjänstepersoner i transportsektorn kan inte agera i myndigheternas ställe, men de kan fungera som extra ögon och öron. Utbildningen förstås som ett effektivt sätt att nå en större mängd företag och tjänstepersoner på. Att tjänstepersonerna kan ta del av e-utbildningen när som helst och var som helst, samtidigt som den är relativt kort, betraktas som en förutsättning för att tjänstepersoner ska hinna med den under arbetstid. Att utbildningen är digital innebär också att den kan nå långt fler företag och tjänstepersoner än vad Tullverket kan utbilda vid fysiska sammankomster.

Det samlade materialet tyder sammanfattningsvis på att det finns goda förutsättningar för att e-utbildningen *Inte i min last!* ska fungera som ett effektivt verktyg för att öka transportföretagens arbete emot narkotikasmuggling och tjänstepersonernas benägenhet att tipsa Tullverket. Utbildningens styrka ligger i att den kan förbättra transportsektorns kunskap och vilja att motarbeta narkotikasmuggling och därigenom bidra till att överkomma Tullverkets utmaning med att kontrollera tillräckligt många försändelser.

Utbildningens bidrag till situationell brottsprevention

Vad betyder det för situationell brottsprevention att utbildningen bidrar till att öka transportföretagens arbete emot narkotikasmuggling och tjänstepersonernas benägenhet att tipsa Tullverket?

Rutinaktivitetsteorin (se exempelvis Wilson & Kelling 1982; Clarke & Felson 1993) menar att det krävs tre saker för att ett brott ska begås: en motiverad gärningsperson;

ett lämpligt objekt; samt avsaknad av kontroll. För att förebygga brott måste minst en av dessa förutsättningar tas bort. *En motiverad gärningsperson* motverkas genom social brottsprevention. *Ett lämpligt objekt* påverkas av objektets värde (det värde som gärningspersonen tillskriver objektet), tröghet (objektets fysiska egenskaper), synlighet (risken att potentiella gärningspersoner upptäcker objektet) och tillgänglighet (hur lätt eller svårt det är att ta sig till och från brottsplatsen). *Frånvaro av kontroll* avser frånvaro av väktare. Begreppet väktare förstås brett och avser alla människor med möjlighet att förebygga brott. De andra och tredje förutsättningarna i rutinaktivitetsteorin förebyggs genom situationell brottsprevention. Kan utbildningen *Inte i min last!* – givet att den ökar transportföretagens arbete emot narkotikasmuggling och tjänstepersonernas benägenhet att tipsa Tullverket – fungera situationellt brottsförebyggande, och hur i så fall?

Vi identifierar tre sätt som utbildningen *Inte i min last!* kan fungera situationellt brottsförebyggande på. För det första har utbildningen potential att göra lämpliga brottsobjekt mindre synliga. Genom att företag uppmärksammas på hur deras lastbilar kan bli utvalda för att utnyttjas för narkotikasmuggling kan de vidta åtgärder för att förhindra detta. Många sådana åtgärder kan vara förhållandevis lätta att genomföra, såsom att inte skriva på sin hemsida när lastbilsflaken eller terminalerna är bevakade (och obevakade).

På samma sätt kan utbildningen, för det andra, göra att tillgängligheten till gods som fraktats på exempelvis lastbilsflak och som sedan förvaras på terminaler minskar. Tillgängligheten kan exempelvis minska genom att tjänstepersoner på transportföretag uppmärksammas på att utomstående inte bör få lämna önskemål om var på en terminal som godset ska förvaras.

För det tredje kan utbildningen bidra till en ökad kontroll. Genom utbildningen *Inte i min last!* blir antalet väktare fler. Myndigheternas, i synnerhet Tullverkets tjänstepersoner, får hjälp av fler som kan larma vid misstänkt narkotikasmuggling. Tack vare utbildningens utformning kan långt fler företag och tjänstepersoner i transportsektorn utbildas till än vad som vore fallet om Tullverket endast utförde fysiska utbildningsinsatser. Häri bedömer vi att utbildningens brottsförebyggande potential är betydande.

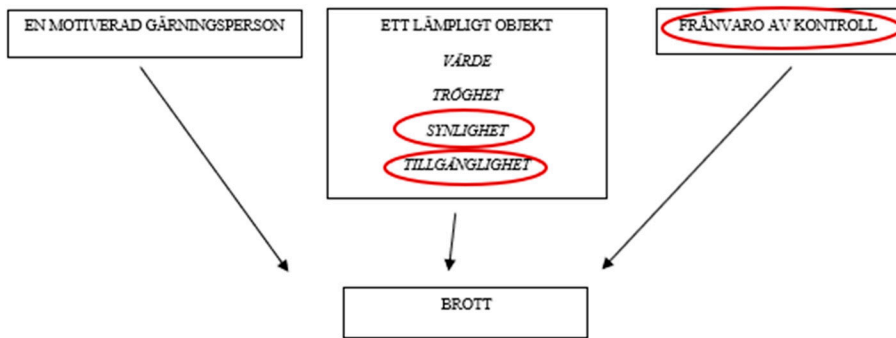


Illustration 6: Utbildningens påverkan på faktorerna i rutinaktivitetsteorin.

Kvarstående hinder och utbildningens begränsningar

Trots att det samlade materialet indikerar att det finns goda förutsättningar för utbildningen att förbättra transportsektorns arbete emot narkotikasmuggling kvarstår hinder som utbildningen inte löser, eller som utbildningen har svårare att lösa, såsom rutiner, kultur och effektivitetskrav på arbetsplatsen. Mängden gods i relation till antalet tjänstepersoner på transportföretagen är dessutom överväldigande, även om antalet tjänstepersoner på transportföretag är fler än antalet tjänstepersoner på Tullverket.

Därtill har utbildningen i sig begränsningar som påverkar dess förmåga att förbättra transportsektorns kunskap och vilja att motarbeta narkotikasmuggling. Två tillkortakommanden knyts till det faktum att utbildningen är digital. Dels genomförs den digitala utbildningen individuellt, vilket upplevs minska dess inflytande på arbetsplatskulturen som i sig bedöms vara av stor betydelse. Dels kan utbildningens på förhand fastslagna innehåll utgöra en nackdel, eftersom målgruppen är bred och därför skulle behöva ett anpassat utbildningsinnehåll (bland utbildningsdeltagarna finns deltagare som har arbetat olika länge i sektorn, med olika arbetsuppgifter kopplade till olika transportslag). Vidare tyder materialet på att utbildningsdeltagarna behöver återkommande utbildning under en längre tidsperiod – det upplevs otillräckligt att repetera innehållet en gång (nuvarande utbildning inbegriper en repetition) samtidigt som nyanställda behöver få tillgång till utbildningen. Slutligen finns det svårigheter att nå ut med utbildningen till de företag som kanske är i störst behov av den, inte minst eftersom den kostar pengar (till skillnad från andra utbildningsinsatser från Tullverket).

Vägen framåt

Då det enligt denna utvärdering finns goda förutsättningar för att e-utbildningen *Inte i min last!* ska fungera som ett effektivt verktyg för att öka transportföretagens arbete emot narkotikasmuggling och tjänstepersonernas benägenhet att tipsa Tullverket tycks det aktuellt att överväga om denna utbildning kan spridas till andra regioner. Även om narkotikasmuggling till Sverige framförallt bedöms äga rum i Skåne, kan utbildningen sannolikt göra nytta även på andra platser, såsom i Blekinge, Göteborg och Stockholm. *Inte i min last!* utgör helt enkelt ett gott exempel på en efterfrågad brottsförebyggande samverkan mellan offentliga och privata regionala aktörer.

För att förbättra utbildningen *Inte i min last!* kan man överväga att införa kollektiva lärmoment och ytterligare repetitionsaktiviteter efter en längre tidsperiod. Därtill kan man se över möjligheterna att utforma fler digitala utbildningar som riktar sig till särskilda målgrupper med avseende på exempelvis deltagarnas arbetsuppgifter, tid inom transportsektorn och vilken transporttyp de arbetar med. Sist men inte minst bör man reflektera över hur man kan nå fler transportföretag, exempelvis genom att se över utbildningens pris.

Trots den brottsförebyggande potentialen hos utbildningen *Inte i min last!* finns det därtill faktorer som e-utbildningen inte kan (eller har svårt att) komma åt. Exempel på sådana faktorer är informationens natur (information om narkotikasmuggling är en färskvara); juridiska hinder (inte minst kopplade till frihandel och sekretess); liksom frånvaro av rutiner, ogynnsamma kulturer och effektivitetskrav på arbetsplatser. För att överkomma dessa hinder krävs andra åtgärder. Vissa hinder kan överkommas med hjälp av kompletterande utbildningsinsatser, som till exempel innehåller fysiska utbildningsmoment för att förändra arbetsplatskulturen. Kanske finns det även en möjlighet att se över vissa juridiska hinder, såsom sekretessbestämmelserna. Exempelvis fastslår Socialtjänstlagen (SoL) 14 kap. 1 b § numera att:

Socialnämnden får informera den som gjort anmälan [...] om att utredning har inletts, inte har inletts eller redan pågår. Sådan information ska på begäran lämnas till anmälaren om det med hänsyn till omständigheterna inte är olämpligt att göra detta (SFS 2001:453).

Med andra ord kan hen som tipsat idag få övergripande information om hur myndigheten gick vidare med anmälan. Kanske är en liknande lagändring lämplig att överväga även i detta sammanhang. Andra hinder i transportsektorns arbete emot narkotikasmuggling är svårare att motarbeta, inte minst eftersom de i sig själva fyller ett syfte – det som ur narkotikasmugglingens synvinkel till exempel framstår som

juridiska hinder (såsom frihandel) utgör i ett annat sammanhang värdefulla samhällseliga byggstenar. Ytterligare hinder, såsom informationens flyktiga natur, finns det helt enkelt inga botemedel för. Arbetet emot narkotikasmuggling måste med andra ord förhålla sig till många olika sorters normer (som inom rättssociologin benämns som tekniska och ekologiska normer, strukturella och strategiska normer, rättsliga normer samt sociala normer).

Vidare forskning

Föreliggande utvärdering har genomförts strax efter att utbildningen lanserades. Detta medför en rad begränsningar: antalet företag som köpt utbildningen, liksom antalet tjänstepersoner som genomfört densamma, kommer sannolikt förändras efter det att utvärderingen slutförts; vi har inte haft möjlighet att undersöka om tjänstepersonerna kom ihåg den information som förmedlades i utbildningen efter en längre tid; och vi har inte kunnat undersöka den faktiska effektiviteten hos utbildningen – vi har inte kunnat mäta om utbildningen *de facto* resulterat i fler tips till Tullverket. Dessa element skulle kunna undersökas mer utförligt vid en uppföljande utvärdering.

I denna utvärdering har vi därtill fokuserat på utbildningens brottsförebyggande potential i relation till de företag som köpt utbildningen och de tjänstepersoner som slutfört den. Det vore därför av intresse att utforska hur det kommer sig att vissa företag väljer att inte köpa utbildningen *Inte i min last!*, liksom hur brottsförebyggande samverkan med dessa aktörer kan förbättras.

Vi uppmuntrar slutligen till vidare forskning om andra faktorer som påverkar tjänstepersoner i transportsektorns arbete emot narkotikasmuggling överlag och deras benägenhet att tipsa Tullverket (denna utvärdering ger inte en heltäckande bild), liksom vilka åtgärder som skulle kunna bidra till att överkomma dessa hinder. På så vis kan vi komma ännu ett steg längre på vägen mot ett narkotikafritt samhälle.

Bilagor

Bilaga 1: enkät

På uppdrag av Brottsförebyggande rådet (Brå) undersöker Lunds universitet om e-utbildningen 'Inte i min last!' kan vara ett effektivt sätt att förebygga narkotikasmuggling. Därför genomför vi en enkätundersökning med personer som genomfört utbildningen.

Syftet med enkäten är att undersöka om det kan vara effektivt att låta tjänstepersoner på transportföretag delta i en e-utbildning för att öka deras arbete emot narkotikasmuggling och deras benägenhet att tipsa Tullverket.

Enkätsvaren behandlas utifrån Vetenskapsrådets forskningsetiska principer. Det innebär att största möjliga konfidentialitet eftersträvas i undersökningen genom att ingen obehörig får ta del av materialet. Materialet förvaras så att det bara är åtkomligt för Anna Sonander och Maria Thysel. I rapporteringen av resultatet i form av en rapport kommer informanterna att avidentifieras så att det inte går att koppla resultatet till enskilda individer eller specifika företag. Vidare innebär det att det insamlade materialet enbart används för forskningsändamål. Det innebär också att ditt deltagande i studien är helt frivilligt. Du kan när som helst avbryta ditt deltagande utan närmare motivering.

Jag bekräftar härmed att jag har tagit del av skriftlig information om studien och accepterar att delta.

Jag är medveten om att min medverkan är helt frivillig och att jag när som helst och utan närmare förklaring kan avbryta mitt deltagande.

Jag har fått information om att de uppgifter som samlas in kommer att behandlas konfidentiellt, på ett sådant sätt att min identitet inte kommer att avslöjas för obehöriga.

----- SIDBRYTNING -----

Q37

Bakgrundsfrågor

Bilaga 2: kontaktmejl till tjänstepersoner som avslutat utbildningen

Ämnesrad

UTVÄRDERING AV E-UTBILDNINGEN 'INTE I MIN LAST!'

Meddelande

Hej!

På uppdrag av Brottsförebyggande rådet undersöker Rättssociologiska institutionen vid Lunds universitet om e-utbildningen *Inte i min last!* som du nyligen avslutade kan vara ett effektivt sätt att förebygga narkotikasmuggling inom transportsektorn på.

Som en del i utvärderingen genomför vi en enkätstudie om deltagarnas upplevelser av utbildningen. Genom att svara på enkäten hjälper du oss att få en bred förståelse för förutsättningarna som omgärdar utbildningen. Enkäten tar omkring 10 minuter att besvara och ditt svar är anonymt.

Klicka på länken för att delta i enkäten: <https://survey.mailing.lu.se/Survey/45193>

Hör av dig om du har frågor!

Med vänliga hälsningar,

Anna Sonander och Maria Thysell, Rättssociologiska institutionen vid Lunds universitet

Kontaktuppgifter:

Projektledare: anna.sonander@soclaw.lu.se

Projektassistent: maria.thysell@soclaw.lu.se

Bilaga 3: intervjuguide till informantintervju

Information om utbildningen

Inom projektet 'Skåne tillsammans mot narkotika' har Länsstyrelsen Skåne, Polisen, Sydsvenska handelskammaren och Tullverket tagit fram en utbildning, 'Inte i min last!', som ämnar förebygga narkotikasmuggling i transportsektorn. Målet är att få in fler tips till Tullverket.

E-utbildningen riktar sig till ägare, ledning och kontorspersonal inom transportföretag i Skåne och är uppdelad i två delar. I den första delen förmedlas fakta och deltagaren uppmanas till reflektion. Genom kortare texter och filmer lär sig deltagaren om narkotikasmuggling, dess effekt på samhället och hur det går till när man tipsar Tullverket. Här ges även tips på hur speditörer kan skydda sin verksamhet. Under utbildningen presenteras också en checklista med saker som det är Brå att vara extra uppmärksam på i praktiken. Den andra delen av utbildningen består av ett quiz där deltagaren får repetera vad hen lärt sig. Detta quiz genomförs en till två veckor efter den första delen.

När utbildningen är genomförd får deltagaren ett diplom som visar att hen deltagit. Företag som utbildar flera anställda kan därutöver få tillgång till loggan 'Inte i min last!', vilken kan användas på företagets hemsida och i deras mejlsignatur.

Speditörerna betalar 495 kronor exklusive moms per deltagare.

Syfte med utvärderingen

Utvärderingen ämnar ta reda på om det kan vara effektivt att låta speditörer delta i en e-utbildning för att öka deras arbete emot narkotikasmuggling och deras benägenhet att tipsa Tullverket. Utvärderingen genomförs av Rättssociologiska institutionen vid Lunds universitet och finansieras av Brå.

Syftet med intervjun

Intervjuns syfte är att få en bredare förståelse för narkotikasmuggling, det brottsförebyggande arbetet emot densamma samt hur intervjupersonen tänker kring utbildningens brottsförebyggande potential.

Frivillighet

Deltagande i intervjun är frivilligt och intervjupersonen kan när som helst välja att avbryta.

Inspelning

Vi skulle vilja spela in intervjun. Samtycker intervjupersonen till detta? Det är endast Maria Thysell och Anna Sonander som har tillgång till det inspelade materialet och transkriberingen av detta. Inspelningsapparaturen kommer förvaras i låst säkerhetsskåp på Rättssociologiska institutionen fram till dess att transkribering skett. Då raderas inspelningarna från apparaturen. Eventuella utskrifter av transkriberingarna förvaras i låst säkerhetsskåp på Rättssociologiska institutionen. När projektet är avslutat följs Lunds universitets plan för gallring. Intervjupersonens namn kommer inte nämnas i utvärderingen.

Inledande frågor

- Vad arbetar du med?
- Kan du beskriva hur ni arbetar brottsförebyggande emot narkotikasmuggling?
- Kan du beskriva vilka utmaningar som finns i det brottsförebyggande arbetet emot narkotikasmuggling?

Möjlighet

- Tänker du att det möjligt att förebygga narkotikasmuggling genom att utbilda speditörer? Varför är det möjligt i så fall?
- Upplever du att det finns hinder som gör att det är svårt att förebygga narkotikasmuggling genom att utbilda speditörer? Vilka i så fall?
- Vad tror du man kan göra för att överkomma dessa hinder?
- Om en utbildning till speditörer kan förebygga narkotikasmuggling, hur tycker du utbildningen då bör utformas?

Vilja

- Hur upplever du speditörernas vilja att arbeta emot narkotikasmuggling?

Kunskap

- Hur upplever du speditörernas kunskapsnivå gällande arbetet emot narkotikasmuggling?

Övrigt

- Tror du att andra insatser skulle kunna öka speditörernas förmåga att förebygga narkotikasmuggling? Vilka i så fall?
- Är det något du vill tillägga?

Bilaga 4: kontaktmejl till tjänstepersoner som avslutat utbildningen och uppgett intresse för att delta i intervju

Ämnesrad

INTERVJU FÖR UTVÄRDERING AV E-UTBILDNINGEN 'INTE I MIN LAST!'

Meddelande

Hej!

På uppdrag av Brottsförebyggande rådet undersöker Rättssociologiska institutionen vid Lunds universitet om e-utbildningen *Inte i min last!* som du nyligen avslutade kan vara ett effektivt sätt att förebygga narkotikasmuggling inom transportsektorn på.

Som en del i utvärderingen genomför vi intervjuer med deltagare för att få en bild av deras upplevelser av utbildningen. Genom att delta i intervjun hjälper du oss att få en djup förståelse för förutsättningarna som omgärdar utbildningen. Plats och tid

för intervjun anpassas efter dina önskemål och dina svar är anonyma. Intervjun uppskattas ta 30–40 minuter och utgår från samma teman som enkäten.

I enkäten uppgav du att du var intresserad av att delta i en intervju. Är detta fortfarande aktuellt? I så fall får du gärna återkomma med intervjutider som passar dig! Vi har möjlighet att hålla intervjun digitalt, men kan även genomföra intervjun fysiskt om du föredrar det.

Hör av dig om du har frågor!

Med vänliga hälsningar,

Anna Sonander och Maria Thysell, Rättssociologiska institutionen vid Lunds universitet

Kontaktuppgifter:

Projektledare: anna.sonander@soclaw.lu.se

Projektassistent: maria.thysell@soclaw.lu.se

Bilaga 5: intervjuguide till intervju med tjänstepersoner som avslutat utbildningen

Syfte med utvärderingen

Syftet med utvärderingen är att reda på om det kan vara effektivt att låta tjänstepersoner på transportföretag delta i en e-utbildning för att öka deras arbete emot narkotikasmuggling och deras benägenhet att tipsa Tullverket. Utvärderingen genomförs av Rättssociologiska institutionen vid Lunds universitet och finansieras av Brå och Länsstyrelsen i Skåne.

Syftet med intervjun

Syftet med intervjun är att få en djupare förståelse för förutsättningarna som omgärdar utbildningen. Vi utgår från en ansats som menar att det måste finnas tre komponenter – vilja, kunskap och möjlighet – för att något (såsom att tipsa

Tullverket om narkotikasmuggling) ska bli verklighet. Intervjufrågorna är därför indelade i dessa temaområden.

Frivillighet

Deltagande i intervjun är frivilligt och intervjupersonen kan när som helst välja att avbryta.

Inspelning

Vi skulle vilja spela in intervjun. Det är endast Maria Thysell och Anna Sonander som har tillgång till det inspelade materialet och transkriberingen av detta. Inspelningsapparaturen kommer förvaras i låst säkerhetsskåp på Rättssociologiska institutionen fram till dess att transkribering skett. Då raderas inspelningarna från apparaturen. Eventuella utskrifter av transkriberingarna förvaras i låst säkerhetsskåp på Rättssociologiska institutionen. När projektet är avslutat följs Lunds universitets plan för gallring. Intervjupersonens och företagets namn kommer inte nämnas i utvärderingen. Samtycker intervjupersonen till detta?

Inledande frågor

- Kan du berätta om företaget du arbetar på och vilka arbetsuppgifter du har?
- Vad har du för utbildningsbakgrund?
- Hur länge har du arbetat i transportbranschen?
- Vad tänker du kring Tullverkets arbete för att förebygga narkotikasmuggling inom transportsektorn?

Vilja

- Upplever du att du är motiverad att arbeta brottsförebyggande emot narkotikasmuggling och tipsa Tullverket om du misstänker narkotikasmuggling?
- Kan du beskriva varför/varför inte du är motiverad?
- Hur kommer din eventuella vilja till uttryck?

- Upplever du att utbildningen har *ökat* din motivation att arbeta brottsförebyggande emot narkotikasmuggling och tipsa Tullverket om du misstänker narkotikasmuggling?
- Kan du beskriva varför/varför inte utbildningen ökat din motivation?
- Upplever du att företaget som du arbetar på är motiverat att arbeta brottsförebyggande emot narkotikasmuggling?
- Hur kommer företagets eventuella vilja till uttryck?

Kunskap

- Upplever du att du har *tillräcklig*: övergripande kunskap om hur man förebygger narkotikasmuggling inom transportsektorn; *när* det är lämpligt att tipsa Tullverket om misstänkt narkotikasmuggling; och *hur* man tipsar Tullverket om misstänkt narkotikasmuggling?
- Kan du ge exempel på vad man behöver veta?
- Upplever du att utbildningen *ökat* din: övergripande kunskap om hur man förebygger narkotikasmuggling inom transportsektorn; *när* det är lämpligt att tipsa Tullverket om misstänkt narkotikasmuggling; och *hur* man tipsar Tullverket om misstänkt narkotikasmuggling?
- Kan du ge exempel på vad du lärde dig under utbildningen?

Möjlighet

- Upplever du att du har möjlighet att motverka narkotikasmuggling inom transportsektorn och att tipsa Tullverket om du misstänker narkotikasmuggling?
- Kan du beskriva vilka hinder och möjligheter du ser?
- Vad är den största utmaningen med att förebygga narkotikasmuggling inom transportsektorn enligt dig?
- Hur tänker du kring andra sektors roll i narkotikasmuggling och hur ser transportsektorns relation till dessa sektorer ut?

Förbättringspotential

- Har du några förslag på hur utbildningen kan förbättras (exempelvis vem, vad, när)?
- Har du förslag på andra insatser som du tror skulle kunna förebygga narkotikasmuggling inom transportsektorn?

Avslutningsvis

- Är det något du vill tillägga?

Referenser

- Agardh, E., Boman, U. & Allebeck P. (2014). Hur stor del av Sveriges sjukdomsbörda orsakas av alkohol, narkotika och tobaksrökning? – Kartläggning utifrån ”DALY-metoden” 1990–2010. Institutionen för folkhälsovetenskap, Karolinska Institutet.
- Baier, M. & Svensson, M. (2018). Om normer. Studentlitteratur.
- Baier, Matthias, Svensson, Måns & Nafstad, Ida (2018). Om rättssociologi. Lund: Studentlitteratur.
- Bryman, A. (2016). Samhällsvetenskapliga metoder (översättning B. Nilsson). Liber.
- Brå – Brottsförebyggande rådet (2015). Förstärkt stöd till – och samordning av – det lokala brottsförebyggande arbetet: Redovisning av ett regeringsuppdrag. <https://Brå.se/download/18.31d7fffa1504bbffea063aef/1448889327528/F%C3%B6rst%C3%A4rkt+st%C3%B6d+till+-+och+samordning+av+-+det+lokala+brottsf%C3%B6rebyggande+arbetet.pdf>
- Brå – Brottsförebyggande rådet (2021). Narkotikamarknader: En studie av smuggling, gatuförsäljning, internethandel och köpare (rapport 2021:10). https://Brå.se/download/18.1f8c9903175f8b2aa70f67b/1631001260503/2021_10_Narkotikamarknader.pdf
- Brå – Brottsförebyggande rådet (2022a). Narkotikabrott. <https://Brå.se/statistik/statistik-utifran-brottstyper/narkotikabrott.html> [2023-01-17].
- Brå – Brottsförebyggande rådet (2022b). Det brottsförebyggande arbetet: nuläge och utvecklingsbehov 2022. https://Brå.se/download/18.146acb6517fd55784014e7/1649331136136/2022_Det_brottsforebyggande_arbetet_i_Sverige.pdf
- Brå – Brottsförebyggande rådet (u.å. a). Förebyggande utifrån ämne. <https://Brå.se/forebygga-brott/forebyggande-utifran-amne.html> [2023-01-25].
- Brå – Brottsförebyggande rådet (u.å. b). Webbaserad utbildning. <https://Brå.se/forebygga-brott/webbaserad-utbildning.html> [2023-01-25].
- CAN – Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (2019). Drogutvecklingen i Sverige 2019: CAN rapport 180. <https://www.can.se/app/uploads/2020/01/can-rapport-180-drogutvecklingen-i-sverige-2019.pdf>
- CAN – Centralförbundet för alkohol- och narkotikaupplysning (2020). Vilka narkotikapreparat finns det? <https://www.can.se/fragor-och-svar/narkotika/vilka-narkotikapreparat-finns-det/> [2023-01-17].

- Clarke, R. & Felson, M. (1993). *Routine Activity and Rational Choice*. Transaction Publisher.
- Cohen, L. & Felson, M. (1980). Human Ecology and Crime: A Routine Activity Approach. *Human Ecology*, 8(4): 389-406.
- Efus – European Forum for Urban Security (u.å.). Who we are. <https://efus.eu/who-we-are/> [2023-02-31].
- Ekman, G. (1999). *Från text till batong – om poliser, busar och svennar*. Diss. Handelshögskolan i Stockholm.
- Ekot (2023). Ekot 08:00 Elstödet kontrolleras manuellt [radiopogram]. Sveriges Radio, P1, 5/5.
- Ellickson, R. C. (1991). *Order Without Law: How Neighbors Settle Disputes*. Harvard University Press.
- EMCDDA – European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction (u.å.). About the EMCDDA. https://www.emcdda.europa.eu/about_en [2023-01-26].
- Etikprövningsmyndigheten (u.å.). Vad säger lagen? <https://etikprovningmyndigheten.se/for-forskare/vad-sager-lagen/> [2022-11-23].
- EUPCN - European Crime Prevention Network (u.å.). Om oss. <https://eucpn.org/about/om-oss> [2023-02-01].
- EUROPOL (u.å.). Om EUROPOL. <https://www.europol.europa.eu/about-europol:sv> [2023-01-25].
- Felson, M. (2002). *Crime and Everyday Life*. Sage Publications.
- Felson, M. & Clarke, R. (1998). *Opportunity Makes the Thief: Practical Theory for Crime Prevention*. Home Office.
- Folkhälsomyndigheten (2021). *Narkotikaanvändningen och dess negativa konsekvenser i Sverige: Studier av socioekonomiska skillnader och hälsotillstånd hos användare och deras närstående*. <https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/cee585cf5cb443368d21019e85b1c14a/narkotikaanvandningen-negativa-konsekvenser-sverige-20195.pdf>
- Friis Søgaard, T., Kolind, T., Birk Haller, M. & Hunt, G. (2019). Ring and bring drug services: Delivery dealing and the social life of a drug phone. *International Journal of Drug Policy*, 69: 8–15.
- Handelskammaren (u.å.). E-utbildning: Inte i min last! <https://handelskammaren.com/inte-i-min-last/> [2023-03-07].
- Holgersson, S. (2006). *Police officers' professional knowledge (rapport 2006-1)*. Polishhögskolan.
- Hyden, H. (1978). *Rättens samhälleliga funktioner*. Diss. Lunds universitet/Studentlitteratur.
- Hydén, H. (2002). *Normvetenskap. Rättssociologiska institutionen*, Lunds universitet.

- ICPC – International Centre for the Prevention of Crime (u.å.). Mission. <https://cipc-icpc.org/en/mission-2/> [2023-02-01].
- IMY – Integritetsskyddsmyndigheten (2021). Personuppgifter. <https://www.imy.se/verksamhet/dataskydd/det-har-galler-enligt-gdpr/introduktion-till-gdpr/personuppgifter/> [2023-02-22].
- Jakobsson, M. (2017). Tillsammans mot nätdroger: En utvärdering av en ny ANDT-förebyggande metod. Luleå: Luleå tekniska universitet.
- Justitiedepartementet (2017). Tillsammans mot brott – ett nationellt brottsförebyggande program (Regeringens skrivelse 2016/17:126). Regeringskansliet.
- Lilly, J., Cullen, F. & Ball, A. (2018). Criminological Theory: Context and Consequences. Sage Publications Ltd.
- Lindgren, L., Magnusson, D. & Stjernquist, P. (1971). Sociala styrningsformer. Almqvist & Wiksell Förlag.
- Lundquist, L. (1987). Implementation Steering. An actor-Structure Approach. Studentlitteratur.
- Lundquist, L. (1992). Förvaltning, stat och samhälle. Studentlitteratur.
- Läkemedelsverket (u.å.). Läkemedelsverkets föreskrifter - LVFS och HSLF-FS. <https://www.lakemedelsverket.se/sv/lagar-och-regler/foreskrifter> [2023-01-18].
- Länsstyrelsen Skåne, Kriminalvården, Polisen, Region Skåne, Skånes kommuner, Sydsvenska handelskammaren & Tullverket (2020). Skånes regionala samverkansöverenskommelse mot narkotika - med gemensamma insatser 2021 – 2023. <https://www.lansstyrelsen.se/download/18.4adf753a1791c8ec4551ba77/1622101113669/Sk%C3%A5ne%20tillsammans%20mot%20narkotika%20med%20insatser.pdf>
- Länsstyrelsen Skåne, Polisen, Sydsvenska handelskammaren & Tullverket (2023a). Inte i min last! [e-utbildning].
- Länsstyrelsen Skåne, Polisen, Sydsvenska handelskammaren & Tullverket (2023b). Tips och råd i praktiken – checklistan [PDF].
- Länsstyrelsen Västernorrland (2020). Tillsammans mot nätdroger Metodstöd 2.0. https://catalog.lansstyrelsen.se/store/21/resource/DY_2020_3
- Länsstyrelsen Västernorrland (u.å.). Tillsammans mot nätdroger. <https://www.lansstyrelsen.se/vasternorrland/om-oss/vara-tjanster/publikationer/2020/tillsammans-mot-natdroger.html> [2023-02-02].
- Michie, S., van Stralen, M. M. & West, R. (2011). The behaviour change wheel: A new method for characterising and designing behaviour change interventions. Implementation Science, 6(42).
- Natarajan, M., Zanella, M. & Yu, C. (2015). Classifying the Variety of Drug Trafficking Organizations. Journal of Drug Issues, 45(4): 409-430.

- NE - Nationalencyklopedin (u.å. a). Speditör.
<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/spedit%C3%B6r> [2023-03-29].
- NE - Nationalencyklopedin (u.å. b). Spedition.
<https://www.ne.se/uppslagsverk/encyklopedi/l%C3%A5ng/spedition> [2023-03-29].
- Paus, A. (2021). Human smuggling at EU-internal transit points: strengths of a disorganized illegal market and how to effectively reduce it. *Global Crime*, 22(3): 171–204.
- Polisen (2019a). Polismyndighetens strategi för narkotikabekämpning (PM 2019:15).
file:///C:/Users/ma6742th/Work%20Folders/Downloads/Narkotikastrategi%20(1).pdf
- Polisen (2019b). Uppdrag och mål. <https://polisen.se/om-polisen/uppdrag-och-mal/> [2023-01-27].
- Polisen (2019c). Organisation. <https://polisen.se/om-polisen/organisation/>. [2023-01-27].
- Polisen (2021). Lärdomar av Encrochat – Analysprojekt Robinson.
[file:///C:/Users/ma6742th/Work%20Folders/Downloads/L%C3%A4rdomar%20av%20Encrochat%20-%20Sammanfattande%20rapport%20\(2\).pdf](file:///C:/Users/ma6742th/Work%20Folders/Downloads/L%C3%A4rdomar%20av%20Encrochat%20-%20Sammanfattande%20rapport%20(2).pdf)
- Polisen (2022a). Uppdrag till Polismyndigheten att förstärka bekämpningen av den illegala handeln med narkotika.
<file:///C:/Users/ma6742th/Work%20Folders/Downloads/Regeringsuppdrag%20narkotika%202022.pdf>
- Polisen (2022b). Polismyndighetens strategi för det brottsförebyggande arbetet (PM 2022:12). [file:///C:/Users/ma6742th/Work%20Folders/Downloads/pm-2022-12-polismyndighetens-strategi-for-det-brottsforebyggande-arbetet%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/ma6742th/Work%20Folders/Downloads/pm-2022-12-polismyndighetens-strategi-for-det-brottsforebyggande-arbetet%20(1).pdf)
- Region Skåne (2020). Region Skånes folkhälsorapport.
<https://utveckling.skane.se/siteassets/digitala-rapporter/folkhalsorapporten/2013-02-10-folkhalsorapport-2020-pdf.pdf>
- Rättssociologiska institutionen (2021). Vad är rättssociologi?
<https://www.soclaw.lu.se/utbildning/vad-ar-rattssociologi> [2023-02-08].
- SAOB - svenska akademins ordbok (2023). Speditör.
<https://www.saob.se/artikel/?seek=spedit%C3%B6r&pz=1> [2023-03-29].
- SCB – Statistiska centralbyrån (2007). SNI 2007: Standard för svensk näringsgrensindelning 2007.
<https://www.scb.se/contentassets/d43b798da37140999abf883e206d0545/mis-2007-2.pdf>
- SCB – Statistiska centralbyrån (u.å.). Standard för svensk näringslivsindelning (SNI).
<https://www.scb.se/dokumentation/klassifikationer-och-standarder/standard-for-svensk-naringsgrensindelning-sni/> [2023-03-27].

- SCB – Statistiska centralbyrån (2023). Företagsregistret.
https://www.foretagsregistret.scb.se/Rakna?RakneTyp=RAKNA_FORETAG [2023-03-29].
- SFS 1968:64. Narkotikastrafflag. Justitiedepartementet.
- SFS 2001:453. Socialtjänstlag. Socialdepartementet.
- SFS 2003:460. Lag om etikprövning av forskning som avser människor.
Utbildningsdepartementet.
- SFS 2016:1258. Förordning om regional samordning inom det brottsförebyggande området. Justitiedepartementet.
- Sherman, L. W., Farrington, D. P., Welsh, B. C. & MacKenzie, D. L (red.) (2002).
Evidence-Based Crime Prevention. Routledge.
- Skinnari, J. & Korsell, L. (2016). The illicit tobacco market in Sweden – from smuggling to warehousing. *Trends in Organised Crime*, 19(3–4): 273–299.
- Socialdepartementet (2021). En samlad strategi för alkohol-, narkotika-, dopnings- och tobakspolitiken samt spel om pengar 2022–2025 (Regeringens skrivelse 2021/22:213). Regeringskansliet.
- Sonander, A. (2008). Att arbeta med barn som brottsoffer. En rättssociologisk studie. Diss. Rättssociologiska institutionen, Lunds universitet.
- Statens folkhälsoinstitut (2020). Narkotikabruket i Sverige.
<https://www.folkhalsomyndigheten.se/contentassets/785864a3fd7a468fb5a39ba03dc6387b/r2010-13-narkotikabruket-i-sverige.pdf>
- Sullivan, J. P. (2010). Counter-supply and counter-violence approaches to narcotics trafficking. *Small Wars & Insurgencies*, 21(1): 179–195.
- Svanberg, J. (2008). Rättssociologi – en introduktion. Studentlitteratur.
- Trygghetsberedningen (2021). Vagar till ett tryggare samhälle (SOU 2021:85).
Justitiedepartementet.
- Tullbefogenhetsutredningen (2022). Tullverkets rättsliga befogenheter i en ny tid (SOU 2022:48). Finansdepartementet.
- Tullverket (2020). Vårt uppdrag.
<https://www.tullverket.se/vartuppdrag.4.7df61c5915510cfe9e7eea8.html> [2023-01-27].
- Tullverket (2021a). Tullverkets yttrande angående 'Kommuner mot brott' (SOU 2021:49). D.nr. STY 2021–491.
https://www.tullverket.se/download/18.260f1bcf17c73e3460e14bf1635337434172/Remissyttrande%20Kommuner%20mot%20brott%20SOU%202021_49.pdf
- Tullverket (2021b). Årsredovisning 2021.
<https://www.tullverket.se/download/18.a62602917de14e4327e9f1646127440446/%C3%85rsredovisning%202021.pdf>

- Tullverket (2022a). AEO – godkänd ekonomisk aktör.
<https://www.tullverket.se/foretag/ansokochdeklarera/tillstandochregistreringar/acogodkandekonomiskaktor.4.792224361590183a4d320a8.html> [2023-03-20].
- Tullverket (2022b). Verksamhet och organisation.
<https://www.tullverket.se/omoss/dethargortullverket/verksamhetochorganisation.4.153f8c8c16ffad23c2215f1.html>. [2023-01-27].
- Tullverket (2023). Samverkan mot tullbrottslighet, SMT.
<https://www.tullverket.se/foretag/internationellhandel/samradochsamverkan/samverkanmottullbrottslighetsmt.4.792224361590183a4d3b92.html> [2023-01-25].
- Urciuoli, L. (2011). Security in Physical Distribution Networks: A Survey study of Swedish transport operators. Diss. Lunds universitet.
- Vetenskapsrådet (2011). Forskningsetiska principer inom humanistisk-samhällsvetenskaplig forskning.
https://www.vr.se/download/18.68c009f71769c7698a41df/1610103120390/Forskningsetiska_principer_VR_2002.pdf
- Wickenberg, P. (1999). Normstödjande strukturer: miljötematiken börjar slå rot i skolan. Diss. Rättssociologiska institutionen, Lunds universitet.
- Widerberg, K. (1985). Världens bästa reformer – en fråga om perspektiv? Den svenska föräldraledighetslagstiftningen i rampljuset. Tidskrift för rättssociologi, 2(2).
- Wilson, J. & Kelling, G. (1982). Broken Windows: The Police and Neighbourhood Safety. Atlantic Monthly, 249(3): 29-38.
- Wimelius, M. E., Eriksson, M., Isaksson, J. & Ghazinour, M. (2016). Swedish reception of unaccompanied refugee children – promoting integration? Journal of International Migration and Integration, 1–15.
- Zetterqvist Nelson, K. & Hagström, M. (2016). Nyanlända barn och den svenska mottagningsstrukturen: Röster om hösten 2015 och en kunskapsöversikt. Forte.
- Åström, K. (1988). Socialtjänstlagstiftningen i politik och förvaltning. En studie av parallella normbildningsprocesser. Diss. Lunds universitet.

Publikationer från Rättssociologiska institutionen Lunds universitet

Beställning och aktuella priser på: <http://lupak.srv.lu.se/mediatryck/>
Böckerna levereras mot faktura.

Lund Studies in Sociology of Law (ISSN 1403-7246)

- 1 Hydén, Håkan (red) *Rättssociologi – då och nu: En jubileumsskrift med anledning av rättssociologins 25 år som självständigt ämne i Sverige* 148 sidor ISBN 91-89078-23-3 (1997)
- 2 Hydén, Håkan & Alf Thoor (red) *Rätt i förändring: Om kristendenser i svensk rätt* 146 sidor ISBN 91-89078-24-1 (1997)
- 3 Hydén, Håkan *Rättsociologi som rättsvetenskap* 130 sidor ISBN 91-89078-47-0 (1998)
- 4 Carlsson, Bo *Social Steerage and Communicative Action: Essays in Sociology of Law* 326 sidor ISBN 91-89078-65-9 (1998)
- 5 Wickenberg, Per *Normstödjande strukturer: Miljötematiken börjar slå rot i skolan* 546 sidor ISBN 91-89078-78-0 (ak. avh. 1999)
- 6 Gillberg, Minna *From Green Image to Green Practice: Normative action and self-regulation* 218 sidor ISBN 91-89078-80-2 (ak. avh. 1999)
- 7 Carlsson, Bo *Social Norms & Moral Feelings: Essays in Sociology of Law* 86 sidor ISBN 91-89078-83-7 (1999)
- 8 Hydén, Håkan *Rättsociologi som emancipatorisk vetenskap* 221 sidor ISBN 91-89078-89-6 (1999)
- 9 Bartolomei, María Luisa & Håkan Hydén (eds.) *The Implementation of Human Rights in a Global World: Recreating a cross-cultural and interdisciplinary approach* 186 sidor ISBN 91-89078-92-6 (1999)
- 10 Carlsson, Bo *Excitement, Fair Play, and Instrumental Attitudes: Images of Legality in Football, Hockey, and PC Games* 89 sidor ISBN 91-7267-010-X (2000)
- 11 Ryberg-Welander, Lotti *Arbetstidsregleringens utveckling: En studie av arbetstidsreglering i fyra länder* 412 sidor ISBN 91-7267-011-8 (ak. avh. 2000)
- 12 Carlsson, Bo *Rättsociologi och populärkultur* 102 sidor ISBN 91-7267-118-1 (2001)
- 13 Pfannenstill, Annika *Rättsociologiska studier inom området autism: Rättsanvändning i en kunskapskonkurrerande miljö* 214 sidor ISBN 91-7267-120-3 (ak. avh. 2002)

- 14 Gustavsson, Håkan *Rättens polyvalens: En rättsvetenskaplig studie av sociala rättigheter och rättssäkerhet* 478 sidor ISBN 91-7267-135-1 (ak avh 2002)
- 15 Avellan, Heidi *Brännpunkter i nyhetsflödet: Rättssociologiska nedslag 2003* 60 sidor ISBN 91-7267-152-1 (2003)
- 16 Rejmer, Annika *Vårdnadstvister: En rättssociologisk studie av tingsrätts funktion vid handläggning av vårdnadskonflikter med utgångspunkt från barnets bästa* 248 sidor ISBN 91-7267-142-4 (ak. avh. 2003)
- 17 Baier, Matthias *Norm och rättsregel: En undersökning av tunnelbygget genom Hallandsåsen* 197 sidor ISBN 91-7267-144-0 (ak. avh. 2003)
- 18 Friis, Eva *Sociala utredningar om barn: En rättssociologisk studie av lagstiftningens krav, utredningarnas argumentationer och konsekvenser för den enskilde* 290 sidor ISBN 91-7267-150-5 (ak. avh. 2003)
- 19 Olsson, Patrik *Legal Ideals and Normative Realities: A Case Study of Children's Rights and Child Labor Activity in Paraguay* 178 sidor ISBN 91-7256-155-6 (ak. avh. 2003)
- 20 Hoff, David *Varför etiska kommittéer?* 306 sidor ISBN 91-7256-156-4 (ak. avh. 2004)
- 21 Zanderin, Lars *Internkontroll och systemtillsyn av arbetsmiljön i äldreomsorgen i fyra svenska kommuner: En rättssociologisk studie* 319 sidor ISBN 91-7267-177-7 22 (ak. avh. 2004)
- 22 Staaf, Annika *Rättssäkerhet och tvångsvård: En rättssociologisk studie* 356 sidor ISBN 91-7267-196-3 (ak. avh. 2005)
- 23 Hallerström, Helena *Rektorers normer i ledarskapet för skolutveckling* 183 sidor ISBN 91-7267-217-X (ak. avh. 2006)
- 24 Friberg, Staffan *Normbildningsprocess – genom brukarsamverkan* 235 sidor ISBN 91-7267-221-8 (ak. avh 2006)
- 25 Börrefors, Johanna *En essä om estetisk eferrättelse* 231 sidor ISBN 91-7267-235-8 (ak. avh 2007)
- 26 Appelstrand, Marie *Miljömålet i skogsindustrin – styrning och frivillighet* 323 sidor ISBN 91-7267-240-4 (ak. avh 2007)
- 27 Sonander, Anna *Att arbeta med barn som brottsoffer – En rättssociologisk studie* 233 sidor ISBN 91-7267-252-8 (ak. avh 2008)
- 28 Svensson, Måns *Sociala normer och regelefterlevnad – Trafiksäkerhetsfrågor ur ett rättssociologiskt perspektiv* 244 sidor ISBN 91-7267-271-4 (ak. avh 2008)
- 29 Hydén, Håkan & Wickenberg, Per (eds.) *Contributions in Sociology of Law – Remarks from a Swedish Horizzon* 245 sidor ISBN 91-7267-276-5

- 30 Bergman, Anna-Karin *Law in Progress? A Contextual Study of Norm-Generating Processes – The Example of GMES* (ak. anh 2009)
- 31 Baier, Matthias (ed.) *Participative aspects of law – a socio-legal perspective.*
- 32 Wedin, Lina *Going Green – A Study of Public Procurement Regulation* 193 sidor ISBN 91-7267-295-1 (ak. avh 2009)
- 33 Persson, Lars *Pedagogerna och demokratin – En rättsociologisk studie av pedagogers arbete med demokratiutveckling i förskola och skola* 188 sidor ISBN 91-7267-309-5 (ak. avh 2010)
- 34 Leo, Ulf *Rektorer bör och rektorer gör – En rättsociologisk studie om att identifiera, analysera och förstå professionella normer* 190 sidor ISBN 91-7267-314-1 (ak. avh. 2010)
- 35 Johansson, Susanna *Rätt, makt och institutionell förändring – En kritisk analys av myndigheters samverkan i barnahus* 254 sidor ISBN 978-917473-101-9 (ak. avh. 2011)
- 36 Stefan Larsson *Metaphors and Norms – Understanding copyright law in a digital society* 167 sidor ISBN 91-7267-335-4 (ak. avh. 2011)
- 37 Håkan Hydén (ed.) *Norms between law and society – A collection of Essays from Doctorates from Different Academic Subjects and Different Parts of the World* 168 sidor ISBN 91-7267-330-3
- 38 Agevall, Charlotte *Våldet och kärleken – Våldsutsatta kvinnors begripliggörande av sina erfarenheter* 304 sidor ISBN 91-7267-341-9 (ak. avh. 2012)
- 39 Dahlstrand, Karl *Kränkning och upprättelse – En rättsociologisk studie av kränkningersättning till brottsoffer* 344 sidor ISBN 91-7267-342-7 (ak. avh. 2012)
- 40 Urinbojev, Rustamjon *Living Law and Political Stability in Post-Soviet Central Asia – A Case Study of the Ferhana Valley* 220 sidor ISBN 91-7267-530-8 (ak. avh. 2013)
- 41 Pizzolatto Konzen, Lucas *Norms and Space – Understanding Public Space Regulation in Tourist City* 334 sidor ISBN 91-7267-351-6 (ak. avh. 2013)
- 42 Monciardini, David *Quello che conta – A Socio-Legal Analysis of Accounting for Sustainable Companies* 237 sidor ISBN 91-7267-358-3 (ak. avh. 2013)
- 43 Gustafsson, Håkan, Vinthagen, Stellan & Oskarsson, Patrik *Law, Resistance and Transforation – Social Movements and Legal Strategies in the Indian Narmada Struggle* 162 sidor ISBN 91-7267-352-4
- 44 Erlandsson, Lennart *Rätt, norm och tillämpning – En studie av normativa mönster vid beslut enligt LSS på tre arenor* 188 sidor ISBN 978-91-7473-931-2 (ak. avh. 2014)
- 45 Vargas, Ana Maria *Outside the Law. An Ethnographic Study of Street Vendors in Bogotá* 267 sidor ISBN 978-91-7623-804-2 (ak. avh. 2016)

- 46 Svenaeus, Lena *Konsten att upprätthålla löneskillnader mellan kvinnor och män. En rättssociologisk studie av regler i lag och avtal om lika lön* 392 sidor ISBN 978-91-7753-150-0 (ak. avh. 2017)
- 47 Hartzén, Ann-Christine *The European Social Dialogue in Perspective. Its future potential as an autopoietic system and lessons from the global maritime system of industrial relations* 388 sidor ISBN 978-91-7753-275-0 (ak. avh. 2017)
- 48 Michelson, Staffan *Empowerment and Private Law. Civil Impetus for Sustainable Development* 296 sidor ISBN 978-91-7223-748-3 (ak. avh. 2018)
- 49 Joormann, Martin *Legitimized Refugees - A Critical Investigation of Legitimacy Claims within the Precedents of Swedish Asylum Law* 267 sidor ISBN 978-91-7267-411-0 (ak. avh. 2019)
- 50 Antonsdóttir, Hildur Fjóla *Decentring Criminal Law: Understandings of Justice by Victim-Survivors of Sexual Violence and their Implications for Different Justice Strategies*, 196 sidor, ISBN 978-91-7895-434-6 (ak. avh. 2020)
- 51 Bergwall, Peter *Exploring Paths of Justice in the Digital Healthcare. A Socio-Legal Study of Swedish Online Doctors*. 242 sidor. ISBN 978-91-7895-843-6 (print) (ak. avh. 2021)
- 52 Lundholm, Mikael *The Social Contingency of Law - Studies of Social Control during Foreclosure in Sweden*. 217 sidor. ISBN Tryck 978-91-8039-061-3 ISBN PDF 978-91-8039-062-0 (ak. avh. 2021)
- 53 Bostan, Cansu *Games of Justice – Ethnographic Inquiries on Space, Subjectivity and Law in Northern Kurdistan*, 395 sidor, ISBN 978-91-8039-289-1 (ak. avh. 2022)
- 54 Serrano Cardona, Nicolás – *Interlegality, Municipalities and Social Change: A Sociolegal Study of the Controversy around Bullfighting in Bogotá, Colombia*, 261 sidor, ISBN 978-91-8039-298-3 (ak. avh. 2022)
- 55 Vuleta, Davor *Law and Social Exclusion: The functions and dysfunctions of the Swedish legal system in light of overindebtedness among immigrants*, 237 sidor, ISBN 978-91-8039-336-2 (ak. avh. 2022)
- 56 Leth-Espensen, Marie *Animals and the Politics of Suffering: Essays on Law, Care and Interspecies Relations*, sidor 172 ISBN 978-91-8039-683-7 (ak. Avh. 2023)

Research Reports in Sociology of Law (ISSN 1404-1030)

- 1998:1 Hydén, Håkan (red) *Rättssociologiska perspektiv på hållbar utveckling* 218 sidor ISBN 91-89078-43-8
- 1999:1 Grip, Elsa *Kan kommunen kontrollera kretsloppen? En studie i styrmedel för den fysiska samhällsplaneringen i riktning mot kretsloppssambället* 107 sidor ISBN 91-89078-70-5
- 1999:2 Grip et al, Elsa *"Den som tar ska ge igen": Balansering – ett rättvist system för miljöhänsyn i samhällsbyggandet?* 106 sidor ISBN 91-89078-79-9
- 1999:3 Hydén, Håkan (red) *Aspekter av och perspektiv på normer: Rättssociologer reflekterat kring normer* 177 sidor ISBN 91-7267-001-0
- 2000:1 Wickenberg, Per *Greening Education in Europe: Research Report on Environmental Education, Learning for Sustainable Development and local Agenda 21 in Europe* 112 sidor ISBN 91-7267-021-5
- 2000:2 Hydén, Håkan, Minna Gillberg & Per Wickenberg *Miljöledning i Citytunnelprojektet: MiC-projektet, delrapport 1: Bakgrund och samråd* 74 sidor ISBN 91-7267-025-8
- 2003:1 Wickenberg, Per *Brunnarna i Holma: Samrådets konkreta genomförande 2000-2002 för Citytunnelprojektet i Malmö* 274 sidor ISBN 91-7267-149-1
- 2004:1 Åström, Karsten *Prioriteringar i socialtjänsten: En analys av rättsliga förutsättningar* 46 sidor ISBN 91-7267-163-7
- 2004:2 Hydén, Håkan & Wickenberg, Per *Utvärderingsstudie av Venprojektet* 44 sidor ISBN 91-7267-180-7
- 2004:3 Hydén, Håkan (red) *Landskrona 1970–2010 i tid och rum* 111 sidor ISBN 91-7267-181-5
- 2004:4 Platzer, Ellinor *En icke-lag i sökljuset: Exemplet hushållstjänster i Sverige* 122 sidor ISBN 91-7267-184-X
- 2004:5 Rejmer, Annika (red) *Normvetenskapliga reflektioner* 178 sidor ISBN 91-7267-185-8
- 2005:1 Svensson, Måns *Strategier för ökad regelefterlevnad på trafikområdet* 45 sidor ISBN 91-7267-197-1
- 2005:2 Friis, Eva, Wickenberg, Per & Aurell, Justus *Projekt Nätverk Handel Malmös modell för kompetensutveckling av deltidsarbetslösa inom handeln* 105 sidor ISBN 91-7267-198-X
- 2005:3 Hallerström, Helena *Skolledarskap för förändring och utveckling* 182 sidor ISBN 91-7267-199-8

- 2005:4 Johansson, Susanna, Larsson, Stefan & Wickenberg, Per *Elevinflytande i Lomma kommuns skolor (skolår 7-9)* 105 sidor ISBN 91-7267-201-3
- 2006:1 Agevall, Chalotte *Att skapa goda arbetsmiljöer – med hjälp av design och jämställdhet: En utvärdering av projektet Skåne i god form. Ett samarbetsprojekt mellan LO-distriktet i Skåne, SvenskIndustridesign och Svenska ESF-rådet* 70 sidor ISBN 91-7267-215-35
- 2006:2 Hansen, Helena *Slutrapport till Kronofogdemyndigheten – Otillåten påverkan inom Kronofogdemyndigheten i Malmö* 35 sidor ISBN 91-7267-222-6
- 2006:3 Carlsson, Lina & Waara, Fredrik *Offentlig upphandling ur upphandlarens perspektiv: Resultat från två studier med fokus på byggupphandling och ekologisk hållbarhet* 37 sidor ISBN 91-7267-226-9
- 2007:1 Dahlstrand, Karl *Den anomiska rätten – Om undantagskonstruktion av de rent ideella kräningsersättningarna* 130 sidor ISBN 91-7267-241-2
- 2007:2 Johansson, Susanna *”Man är kanske mer kapabel än vad man trodde...” – Utvärderingsrapport av projekt Mötesplats Social Ekonomi Malmö – arbetsträning för långtidsarbetslösa och långtidssjukskrivna* 103 sidor ISBN 91-7267-247-1
- 2007:3 Hallerström, Hellena *Invandrarkvinnor på väg mot arbete genom utbildning och Kooperation – Extern utvärdering av projekt Trappan i stadsdelen Rosengård, Malmö* 55 sidor ISBN 91-7267-250-1
- 2008:1 Rejmer, Annika, Rasmusson, Bodil, Johansson, Susanna, Friis, Eva & Åström, Karsten *Barnahusens organisation, samverkan och verksamhet – Lägesrapport April 2006 – Delrapport 1 i utvärderingen av nationell försöksverksamhet med barnahus 2006-2007* ISBN 91-7267-261-7
- 2008:2 Pavlovskaja, Evgenia & Åström, Karsten *Rättsliga perspektiv på barnet som brottsoffer – Delrapport 2 i utvärderingen av nationell försöksverksamhet med barnahus 2006-2007* 56 sidor ISBN 91-7267-260-9
- 2008:3 Friis, Eva *Sociala utredningar om brottsutsatta barn – Målgrupp, handläggning och insatser – Delrapport 3 i utvärderingen av nationell försöksverksamhet med barnahus 2006-2007* 108 sidor ISBN 91-7267-259-5
- 2008:4 Johansson, Susanna *Myndighetssamverkan i barnahus – organisering, innehåll och process – Delrapport 4 i utvärderingen av nationell försöksverksamhet med barnahus 2006-2007* 98 sidor ISBN 91-7267-262-5
- 2008:5 Rejmer, Annika och Hansen, Helene *”... känner du till skillnaden mellan lögn och sanning” – En analys av förundersökningar – Delrapport 5 i utvärderingen av nationell försöksverksamhet med barnahus 2006-2007* 80 sidor ISBN 91-7267-263-3

- 2008:6 Rasmusson, Bodil *"Det är ju inget dagis precis..." Barns och föräldrars upplevelser av kontakter med barnahus – Delrapport 6 i utvärderingen av nationell försöksverksamhet med barnahus 2006-2007* 84 sidor ISBN 91-7267-255-2
- 2008:7 Åström, Karsten & Rejmer, Annika *"Det blir nog bättre för barnen" – Slutrapport i utvärderingen av nationell försöksverksamhet med barnahus 2006-2007* 142 sidor ISBN 91-7267-264-1
- 2008:8 Svensson, Måns & Persson, Lars *Socialtjänsten som kunskapskälla – En modell för psykosocial rapportering inför strategiska beslut på kommunal ledningsnivå avseende bland annat hållbar utveckling och folkhälsa* 88 sidor ISBN 91-7267-258-7
- 2008:9 Hallerström, Helena & Tallvid, Martin *Egen dator som redskap för lärande. Utvärdering av projektet "En-till-En" i två grundskolor i Falkenbergs kommun – Delrapport 1* 95 sidor ISBN 91-7267-274-9
- 2009:1 Svensson, Måns & Larsson, Stefan *Social Norms and Intellectual Property – Online norms and the European legal development* 66 sidor ISBN 91-7267-305-2
- 2010:1 Friis, Eva *Projekt Trapphuset Rosengård: Utbildningsverkstad och empowermentstation för invandrarkvinnor på väg mot arbete – En rättsociologisk undersökning av måluppfyllelse, genomförande och normstödjande arbete .Slutrapport från den externa utvärderingen* 82 sidor ISBN 91-7267-325-7
- 2012:1 Özascilar, Mine *Fear of Crime – Comparing the 'Shadowing Effect' of Fear of Sexual Assault on Turks and Swedes* 70 sidor ISBN 91-7267-345-1
- 2013:1 Wickenberg, Per & Leo, Ulf *Ett steg fram och ett tillbaka... – Statens styrning av miljö och hållbar utveckling genom skollag, läroplaner och kursplaner* 40 sidor ISBN 91-7267-534-0
- 2013:2 Sonander, Anna & Wickenberg Per *Folkhögskola 2.0 – ett kompetensutvecklingsprojekt* 66 sidor ISBN 91-7267-360-5
- 2015:1 Serrano Cardona, Nicolas & Baier, Matthias *Stockholm and Bogotá Citizenship Culture Surveys comparison* 58 sidor ISBN 978-91-7267-383-0
- 2016:1 Wedin Hansson, Lina & Johansson, Susanna *Hållbar samverkan? En fallstudie av samverkan i hållbar offentlig bygghandling* 50 sidor ISBN 978-91-7267-388-5
- 2016:2 Wedin Hansson, Lina *Report on Best Practice Interviews on sustainable and innovative public procurement* 73 sidor ISBN 978-91-7267-390-8
- 2016:3 Wedin Hansson, Lina *Going Green in Construction A study of sustainability and innovation practices in public procurement of construction works.* 76 sidor ISBN 978-91-7267-391-5
- 2018:1 Vuleta, Davor *Ekonomisk otrygghet -en deskriptiv analys av migranternas överskuld sättning.* 85 sidor ISBN 978-91-7753-587-4

- 2019:1 Wickenberg, Per *Norm formation from the Inside of a Swedish Court*. 33 sidor ISBN 978-91-7267-408-0
- 2019:2 Måns Svensson & Oscar Björkenfeldt *New Enviromental Zones for Passenger Cars Attitudes, norms and legal compliance*. 70 sidor ISBN 978-91-7267-408-0
- 2019:3 Wickenberg, Per, Rasmusson, Bodil & Leo, Ulf (eds.) *International Studies on Enactment of Children 's Rights in Education. 30 researchers from non-western countries*. 301 sidor. ISBN Tryck 978-91-7267-419-6 ISBN PDF: 978-91-7267-420-2
- 2020:1 Baier, Matthias & Wickenberg, Per *RQ2020. Report on Research Quality Process, RQ20*. 100 sidor ISBN Tryck 978-91-7267-421-9 ISBN PDF: 978-91-7267-422-6
- 2020:2 Urinboyev, Rustamjon (ed) *Central Asian Law: Legal Cultures, Governance and Business Environment in Central Asia*. A Collection of Papers from Central Asian Guest Researchers Seconded to Lund University. 151 sidor. ISBN Tryck 978-91-7267-429-5, ISBN PDF 978-91-7267-430-1
- 2020:3 Sonander, Anna & Muhire, Heraclitos *Rinkeby - en tunnelbanestation som alla andra En utvärdering av samverkan vid lokalt brottsförebyggande arbete*. 58 s.
- 2021:1 Wickenberg, Per, Rasmusson, Bodil, Leo, Ulf (eds.) *Children 's Rights in Education. Experiences from 16 countries in the Global South during 18 years as researchers and teachers*. 78 sidor. ISBN Tryck 978-91-7267-435-6, ISBN PDF 978-91-7267-437-0
- 2021:2 Ponnert, Lina & Sonander, Anna *Barnens och barnets bästa - möjligheter och utmaningar* (Best interests of Children and Best interests of the Child - Possibilities and Challenges). 143 sidor. ISBN Tryck 978-91-7267-442-4, ISBN PDF 978-91-7267-443-1
- 2021:3 Berdymyrat Ovezmyradov & Yolbars Kepbanov *Human capital and liberalization in central Asia: comparative perspectives on development (1990-2020)*. 140 sidor. ISBN Tryck 978-91-7267-448-6, ISBN PDF 978-91-7267-449-3
- 2021:4 Palmstierna, Charlotte & Sonander, Anna *Tid för förändring - det är känt sedan gammalt. En studie av förutsättningarna för att beakta barnkonventionen i Malmö stad*. 197 sidor. ISBN Tryck 978-91-8039-155-9, ISBN PDF 978-91-8039-156-6
- 2022:1 Dahlstrand, Karl & Bergwall, Peter *Kränkning och upprättelse. En replikation av en rättssociologisk enkätstudie*. 131 sidor. ISBN 978-91-7267-457-8, ISBN PDF 978-91-7267-457-5
- 2022:2 Sonander, Anna & Elin Bengtsson *Trygghet inom kollektivtrafiken: en utvärdering av trygghetsvårdar och trygghetsteam*. 85 sidor. ISBN 9789172674592

- 2022:3 Kepbanov, Yolbars; Horák, Slavomír; Ovezmyradov, Berdymyrat *The investment climate in Turkmenistan: Challenges and possible ways of attracting foreign investment*. 121 sidor. ISBN PDF 978-91-7267-462-2
- 2023:1 Urinboyev, Rustam & Mustafoev, Tolibjon *Law, Society, and Corruption: Exploring (Anti-) Corruption From Interdisciplinary and Multilevel Perspectives*. 172 sidor. ISBN PDF 978-91-7267-466-0
- 2023:2 Dahlstrand, Karl & Thysell, Maria *Otillgänglig tillgänglighet. En rättsociologisk kartläggning av normer inom strategisk fysisk planering i Skåne*. 79 sidor. ISBN PDF 978-91-7267-471-4
- 2023:3 Sonander, Anna & Thysell, Maria *Inte i min last! Utvärdering av en e-utbildning emot narkotikasmuggling inom transportsektorn*. 67 sidor. ISBN 978-91-8039-797-1. ISBN PDF 978-91-8039-798-8

Sociology of Law Dissertations 1978–

1. Widerberg, Karin: *Kvinnans rättsliga och sociala ställning i Sverige 1750-1976* (1978)
2. Hydén, Håkan: *Rättens samhällslogiska funktioner* (1978)
3. Magnusson, Dan: *Konkurser och ekonomisk brottslighet* (1979)
4. Kalderstam, Johnny: *De laglösa. Om rättens betydelse för levnadsförhållandena i en kriminell subkultur* (1979)
5. Akalu, Aster: *The Process of Land Nationalization in Ethiopia. Land Nationalization and the Peasants* (1982)
6. Esping, Hans: *Förvaltningsrätt och reformpolitik* (1983)
7. Ericsson, Lars: *Ett surt regn kommer att falla. Naturen, myndigheterna och allmänheten* (1985)
8. Carlsson, Bo & Isacson, Åke: *Hälsa, kommunikativt handlande och konfliktlösning. En studie av patientens ställning och av Hälso- och sjukvårdslagens ansvarsnämnd* (1989)
9. Eriksson, Kjell E.: *Jag slutar! Individuell konfliktlösning i arbetslivet* (1991)
10. Ödman, Ella: *Planlagstiftningen och välfärden: tendenser i utvecklingen av svensk planlagstiftning* (1992)
11. Olsson, Sven-Erik: *Kvinnor i arbete och reproduktion. Havandeskaps-pennningens tillämpning* (1993)
12. Gutto, Shadrack: *Human and Peoples Rights for the Oppressed. Critical Essays on Theory and Practice from Sociology of Law Perspective* (1993)

13. Schlytter, Astrid: *Om rättvisa I barnomsorgen. Den kommunala barnomsorgens fördelningsregler ur ett vardagsperspektiv* (1993)
14. Rolfsson, Margaretha: *Unga på drift. Om sociala normer och social kontroll i Rosengård* (1994)
15. Banakar, Reza: *Rättens dilemma. Om konflikthantering i ett mångkulturellt samhälle* (1994)
16. Kåhl, Ingela: *Socialarbetarkåren – den lindansande professionen* (1995)
17. Svenning, Margaretha: *Miljökriget. Miljöarenan och politikens möjligheter att styra vår miljö* (1996)
18. Hammarsköld, Claes-Göran: *FINSAM: Förändring av en välfärdsorganisation genom försöksverksamhet* (1997)
19. Mascaro, Joakim: *Aurea Norma* (1998)
20. Gillberg, Minna: *From Green Image to Green Practice. Normative action and self-regulation* (1999)
21. Wickenberg, Per: *Normstödjande strukturer. Miljötematiken börjar slå rot i skolan* (1999)
22. Ryberg, Lottie: *Arbetsidsregleringens utveckling* (2000)
23. Pfannenstill, Annika: *Rättssociologiska studier inom området autism. Rättsanvändning i en kunskapskonkurrerande miljö* (2002)
24. Rejmer, Annika: *Vårdnadstvister. En rättssociologisk studie av tingsrätts funktion vid handläggning av vårdnadskonflikter med utgångspunkt från barnets bästa* (2003)
25. Baier, Matthis: *Norm och rättsregel. En undersökning av tunnelbygget genom Hallandsåsen* (2003)
26. Friis, Eva: *Sociala utredningar om barn. En rättssociologisk studie av lag-stiftningens krav, utredningarnas argumentationer och konsekvenser för den enskilde* (2003)
27. Olsson, Patrik: *Legal Ideas and Normative Realities. A case study of children's rights and child labor activity in Paraguay* (2003)
28. Hoff, David: *Varför etiska kommittéer?* (2004)
29. Zanderin, Lars: *Internkontroll och systemtillsyn av arbetsmiljön i äldreomsorgen i fyra svenska kommuner. En rättssociologisk studie* (2004)
30. Staaf, Annika: *Rättssäkerhet och tvångsvård. En rättssociologisk studie* (2005)
31. Hallerström, Helena: *Rektorers normer i ledarskapet för skolutveckling* (2006)
32. Friberg, Staffan: *Normbildningsprocess genom brukarsamverkan* (2006)
33. Börrefors, Johanna: *En essä om estetisk efterrättelse* (2007)

34. Appelstrand, Marie: *Miljömålet i skogsbruket – styrning och frivillighet* (2007)
35. Sonander, Anna: *Att arbeta med barn som brottsoffer. En rättssociologisk studie* (2008)
36. Svensson, Måns: *Sociala normer och regelefterlevnad. Trafiksäkerhetsfrågor ur ett rättssociologiskt perspektiv* (2008)
37. Piasecka, Anna: *European Integration vs. European Legal Cultures. A Comparative Case Study concerning Harmonization and Implementation of EU Migration Law* (PhD, within the Renato Treves International Doctorate in “Law and Society”, Milan)(2008)
38. Bergman, Anna-Karin: *Law in Progress? A Contextual Study of Norm-Generating Processes – The Example of GMES* (2009)
39. Wedin, Lina: *Going Green – A Study of Public Procurement Regulation* (2009)
40. Persson, Lars: *Pedagogerna och demokratin – En rättssociologisk studie av pedagogers arbete med demokratiutveckling i förskola och skola* (2010)
41. Leo, Ulf: *Rektorer bör och rektorer gör – En rättssociologisk studie om att identifiera, analysera och förstå professionella normer* (2010)
42. Johansson, Susanna: *Rätt, makt och institutionell förändring – En kritisk analys av myndigheters samverkan i barnahus* (2011)
43. Larsson, Stefan: *Metaphors and Norms – Understanding Copyright Law in a Digital Society* (2011)
44. Agevall, Charlotte: *Väldet och kärleken – Väldsutsatta kvinnors begripliggörande av sina erfarenheter* (2012)
45. Dahlstrand, Karl: *Kränkning och upprättelse – En rättssociologisk studie av kränkningersättning till brottsoffer* (2012)
46. Urinbojev, Rustamjon: *Living Law and Political Stability in Post-Soviet Central Asia – A Case Study of the Ferhana Valley* (2013)
47. Pizzolatto Konzen, Lucas: *Norms and Space – Understanding Public Space Regulation in Tourist City* (2013)
48. Monciardini, David: *Quello che conta – A Socio-Legal Analysis of Accounting for Sustainable Companies* (2013)
49. Erlandsson, Lennart: *Rätt, norm och tillämpning. En studie av normativa mönster vid beslut enligt LSS på tre arenor* (2014)
50. Vargas, Ana Maria: *Outside the Law. An Ethnographic Study of Street Vendors in Bogotá* (2016)
51. Svenaeus, Lena: *Konsten att upprätthålla löneskillnader mellan kvinnor och män. En rättssociologisk studie av regler i lag och avtal om lika lön* (2017)

52. Hartzén, Ann-Christine: *The European Social Dialogue in Perspective. Its future potential as an autopoietic system and lessons from the global maritime system of industrial relations* (2017)
53. Michelson, Staffan: *Empowerment and Private Law. Civil Impetus for Sustainable Development* (2018)
54. Joormann, Martin: *Legitimized Refugees - A Critical Investigation of Legitimacy Claims within the Precedents of Swedish Asylum Law* (2019)
55. Antonsdóttir, Hildur Fjóra: *Decentering Criminal Law: Understandings of Justice by Victim-Survivors of Sexual Violence and its Implications for Different Justice Strategies* (2020)
56. Bergwall, Peter: *Exploring Paths of Justice in the Digital Healthcare. A Socio-Legal Study of Swedish Online Doctors* (2021)
57. Lundholm, Mikael: *The Social Contingency of Law - Studies of Social Control during Foreclosure in Sweden* (2021)
58. Cansu Bostan: *Games of Justice: Ethnographic Inquires on Space, Subjectivity and Law in Northern Kurdistan* (2022)
59. Nicolás Serrano Cardona: *Interlegality, Municipalities and Social Change: A Sociolegal Study of the Controversy around Bullfighting in Bogotá, Colombia,* (2022)
60. Vuleta, Davor: *Law and Social Exclusion : The functions and dysfunctions of the Swedish legal system in light of overindebtedness among immigrants,* (2022)
61. Leth-Espensen, Marie: *Animals and the Politics of Suffering: Essays on Law, Care and Interspecies Relations* (2023)
62. Woodlock, John: *Between Law and Safety: Licensed Aircraft Maintenance Engineers and the Socio-professional Construction of Legality in European Civil Aviation* (2023)

Sociology of Law Licentiate Dissertations

- Platzer, Ellinor: *En icke-lag i sökljuset. Exemplet hushållstjänster i Sverige.* Licentiatavhandling (2004).
- Larsson, Stefan: *Between daring and deliberating – 3g as a sustainability issue in Swedish spatial planning.* Licentiatavhandling (2008).

Inte i min last!

I denna utvärdering, som författats vid Rättssociologiska institutionen vid Lunds universitet på uppdrag av Länsstyrelsen Skåne, utvärderas e-utbildningen *Inte i min last!* som ämnar förebygga narkotikasmuggling i transportsektorn. Utvärderingens syfte är att bedöma om det kan vara effektivt att låta företag inom transportsektorn delta i en e-utbildning för att öka deras uppmärksamhet på narkotikasmuggling och för att öka tipsbenägenheten till Tullverket. Med avstamp i den rättssociologiska normmodellen och rutinaktivitetsteorin analyseras utbildningens potential. Det samlade materialet tyder på att det finns goda förutsättningar för att e-utbildningen *Inte i min last!* ska fungera som ett effektivt verktyg för att öka transportföretagens arbete emot narkotikasmuggling och tjänstepersonernas benägenhet att tipsa Tullverket. Utvärderingen konstaterar även att e-utbildningen *Inte i min last!* kan fungera situationellt brottsförebyggande.



LUND
UNIVERSITY